Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück. Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 44 / 11. OKTOBER 2023

Katar-GP: Fahrer kurz vor Kollaps

Dritter Titel für Verstappen

MotoGP: Abschied von Honda

Marc Márquez bald auf Ducati?

IGTC in Indianapolis

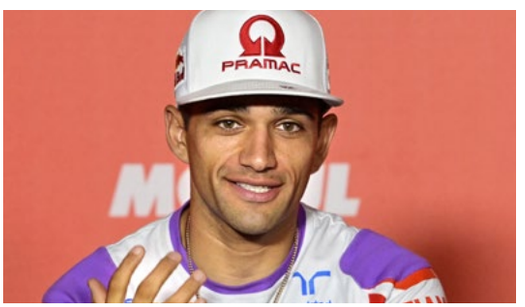
BMW-Trio feiert dominanten Sieg

Deutschland **€ 2,90**
A € 3,30 · **CH** sfr 4,60
IT € 4,00 · **B, NL, LUX** € 3,40

4 190525 902906 44

NLS: Saisonfinale in der Eifel

Adrenalin gelingt die Titelverteidigung



MotoGP-Interview: Jorge Martín

Seine Taktik für den möglichen WM-Sieg

Rallye-EM: Letzter Lauf in Ungarn

Lokalheld patzt, Östberg staubt ab

Inhalt

Automobil:

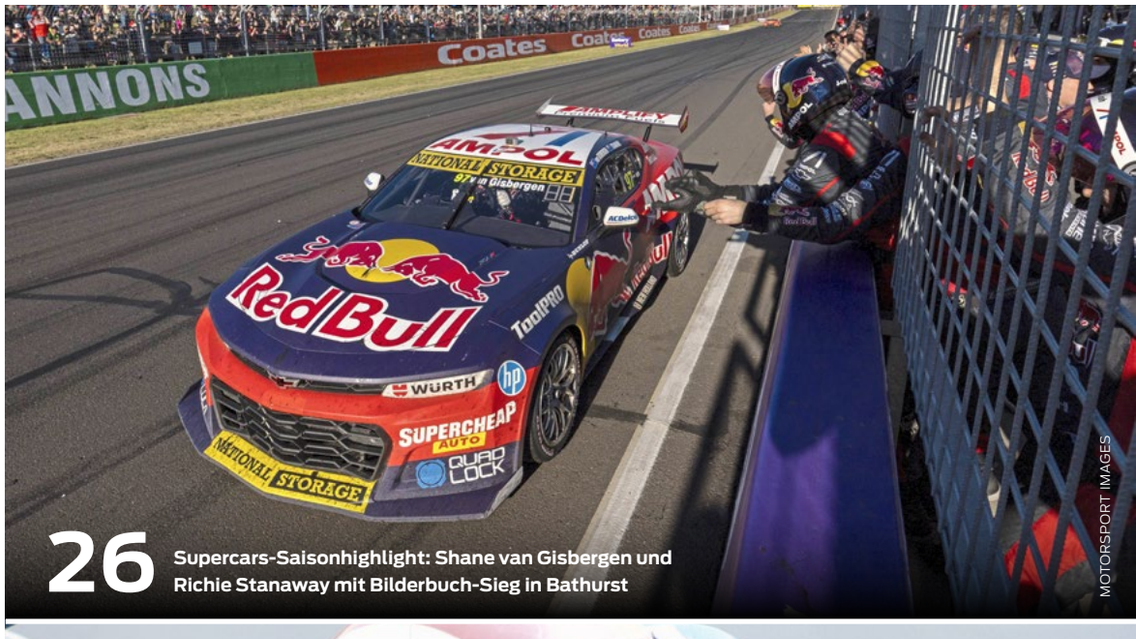
Formel 1 WM-Titel und Sieg für Verstappen beim Hitze-GP **S. 4**
Formel 1 Zahlen, Daten und Ergebnisse aus Katar **S. 6**
Formel 1 Einzelkritiken, Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 8**
Formel 1 Sind Sprintrennen zu viel künstliche Show? **S. 10**
Formelsport Mehr F1-News und Grosjeans IndyCar-Klage **S. 12**
Historie Vor 50 Jahren: Cevert stirbt in Watkins Glen **S. 14**
Sportwagen Adrenalin sichert sich 6. NLS-Titel in Folge **S. 16**
Sportwagen Porsche Rennsport Reunion in Laguna Seca **S. 18**
Sportwagen BMW-Sieg in Indy und weitere Nachrichten **S. 20**
Rallye WM-News und Scheiders erster Rallycross-WM-Sieg **S. 22**
Rallye-EM Östberg erlöst sich mit Ungarn-Triumph **S. 24**
Tourenwagen 1000 km Bathurst und weitere aktuelle News **S. 26**
Tourenwagen NASCAR Charlotte und BTCC-Saisonfinale **S. 28**

Motorrad:

MotoGP Interview mit dem WM-Verfolger Jorge Martín **S. 30**
Motorrad-WM Márquez verlässt Honda, Indonesien-Ausblick **S. 32**
Historie Dirk Raudies wird 125er-Weltmeister von 1993 **S. 34**
Historie 75. Geburtstag von Ex-Weltmeister Jon Ekerold **S. 36**
Straßensport JuniorGP und Moto2-EM in Aragón **S. 37**
Straßensport Gespann-WM und weitere aktuelle News **S. 38**
Motocross Frankreich sichert sich den Nationen-Titel **S. 40**
Offroad Flattrack-, Enduro- und Supermoto-WM, News **S. 42**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

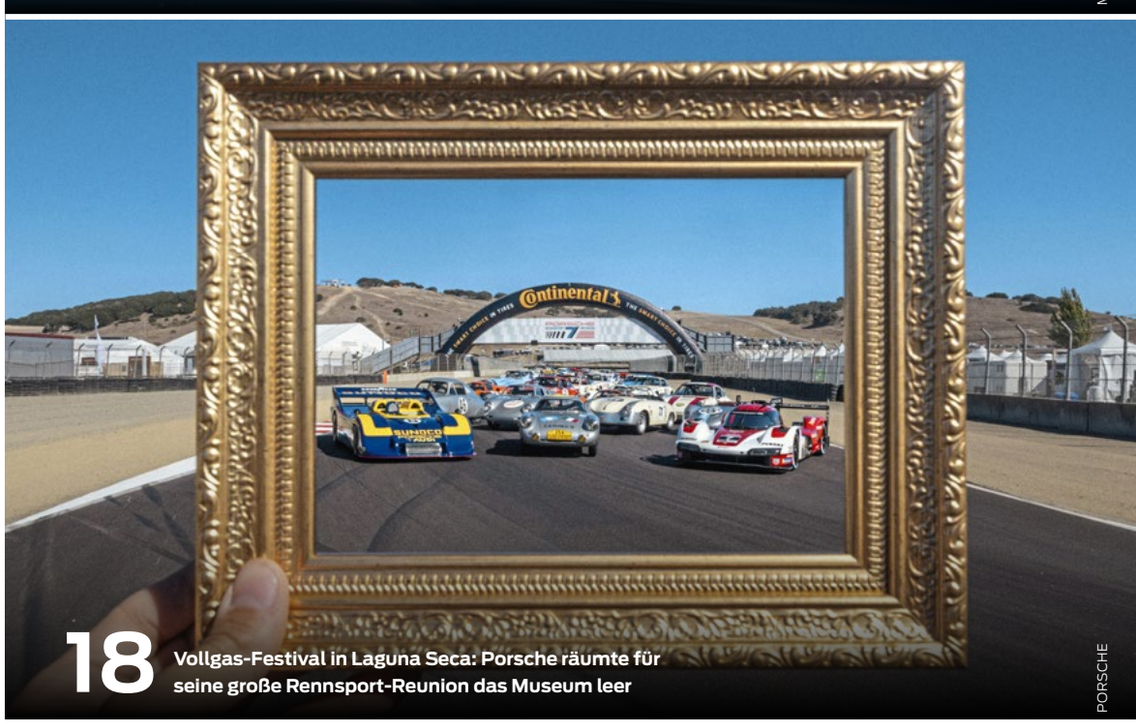


26 Supercars-Saisonhighlight: Shane van Gisbergen und Richie Stanaway mit Bilderbuch-Sieg in Bathurst

MOTORSPORT IMAGES

14 Vor 50 Jahren verunglückte François Cevert in Watkins Glen tödlich: Wir erinnern an den französischen GP-Sieger

MOTORSPORT IMAGES



18 Vollgas-Festival in Laguna Seca: Porsche räumte für seine große Rennsport-Reunion das Museum leer

PORSCHE

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Max Verstappen ist Weltmeister. Schon wieder. In seiner noch nicht sehr langen F1-Karriere hat der Niederländer eine beeindruckende Entwicklung hinter sich.

Ich kann mich noch gut an mein erstes Interview mit Max Verstappen erinnern. Es lohnt aber nicht, die MSa-Ausgabe 46/2015 noch einmal aus dem Archiv zu holen. Der damalige Toro-Rosso-Rookie, gerade 18 Jahre alt geworden, äußerte sich nach 16 F1-Rennen noch etwas schüchtern und vorsichtig. Sagen wir einfach, dass es nicht das spannendste Interview war, das ich je geführt habe.

Knapp acht Jahre und drei WM-Titel später sind die Antworten von Verstappen immer noch nicht viel länger geworden. Dafür steckt jetzt deutlich mehr Inhalt drin. Der Niederländer hat an Profil und Selbstvertrauen gewonnen. Und er scheut sich auch nicht, kontroverse Meinungen zu äußern.

In Katar verriet der mittlerweile 26-Jährige zum Beispiel, dass er Sprint-Wochenenden eigentlich doof findet, was bei F1-Chef Stefano Domenicali sicher nicht auf Begeisterung stieß. Bei seinen eigenen Team-Bossen dürfte nicht gut angekommen sein, dass Verstappen gerne mehr Teams in der Formel 1 hätte und er deshalb die Bewerbung von Andretti unterstützt. Red Bull will, wie die meisten anderen Rennställe, keine weitere Konkurrenz, die sich an den Prämientöpfen bedient.

Und dann überraschte Verstappen auch noch mit der Aussage, dass er die Wahl zum niederländischen Sportler des Jahres für überflüssig hält, worauf die Red-Bull-PR-Dame an seiner Seite gequält das Gesicht verzog. Den Preis dürfte er dieses Jahr zum vierten Mal abstauben – wenn er weiter Formel-1-Titel am Fließband sammelt, wird hier wohl auf absehbare Zeit kein anderer Sportler eine Chance haben. „Das ist unfair“, findet Verstappen. „Die anderen liefern ja auch super Leistungen ab, auch wenn sie nicht so im Mittelpunkt stehen.“

Verstappen hat nicht den Glamour-Faktor eines Lewis Hamilton. Ihm fehlt der Charme und der Witz eines Sebastian Vettel. Und er bietet auch nicht so viel Reibungsfläche wie zum Beispiel Fernando Alonso mit seinen Provokationen und politischen Spielchen. Verstappen hat seinen ganz eigenen Charakter. Er ist ein purer Racer. Keine Politik. Kein Bullshit. Einfach nur Rennen fahren.

In seinen frühen Formel-1-Jahren ging der Pilot bisweilen etwas wild und ungestüm zu Werke. Heute weiß der gebürtige Belgier, wann er zur Attacke ansetzen muss, und wann es sinnvoller ist, zurückzustecken. „Er kam als Rohdiamant in die Formel 1. Mittlerweile ist er fein geschliffen“, lobte sein Teamchef Christian Horner in Katar. „Max ist ehrgeizig und unnachgiebig. Er will nicht einfach nur gewinnen, er will dominieren.“

Historische Vergleiche und persönliche Rekorde interessieren den frischgebackenen Dreifach-Weltmeister übrigens nicht. Manchmal hat man das Gefühl, Verstappen befindet sich in einer Computer-Simulation, die er so schnell und erfolgreich wie möglich durchspielen will. Nun liegt es an der Konkurrenz, den Schwierigkeitslevel für den Ausnahmepiloten zu erhöhen.

Tobias Grüner
Redakteur

40 Motocross der Nationen: Französischer Sieg in Ernée – ein Volksfest für 100 000

ARCHER

MSa-Paddock

HEISS, HEISSER, KATAR-GRAND-PRIX
Nicht nur die Fahrer erlebten in Katar eine Hitzeschlacht. Auch die MSa-Reporter Tobias Grüner und Michael Schmidt kamen bei schwülen 32 Grad in der Startaufstellung ins Schwitzen.

BESUCH VOM DSK WOMEN’S CLUB
MSa-Reporterin Bianca Leppert bekam beim NLS-Saisonfinale Besuch vom DSK Women’s Club . Sie erzählte von ihrem Job als Journalistin und beantwortete Fragen, wie man im Motorsport Fuß fassen kann.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Kampf bis zur tota

Die Reifen spielten in Katar die Hauptrolle. Beim Boxenstopp-Festival feierte am Ende Max Verstappen einen Start-Ziel-Sieg – wie in Japan wieder vor zwei McLaren.

Von: **Tobias Grüner**

Wie hat sich das Reifen-Limit ausgewirkt?

Sechs Stunden vor dem Rennstart rief die FIA alle Teammanager zu einem Video-Call zusammen. Der Verband legte fest, dass ein Reifensatz nach maximal 18 Runden ausgetauscht werden muss. Pirelli hatte im Training am Freitag festgestellt, dass sich die Lauffläche von der Karkasse löst. Schuld waren die 50 Millimeter hohen „Pyramiden-Kerbs“ in den schnellen Kurven 12 bis 14.

Am Samstag versuchte die Rennleitung das Problem mit einer Verlegung der Streckenbegrenzung in den Griff zu bekommen. Die Piloten mussten 80 Zentimeter weiter innen fahren. Doch nach dem Sprint wurden erneut mikroskopisch kleine Verletzungen im Inneren der Gummikonstruktion festgestellt.

Das Limit von 18 Runden pro Satz bedeutete bei einer Renndistanz von 57 Umläufen mindestens drei Stopps pro Fahrer. Das Problem lag darin, dass einige Teams einen Teil ihres Kontingents schon in den ersten Sessions verheizt hatten. So reichten die frischesten vier Reifensätze der beiden härteren Mischungen bei McLaren für 63 Runden, bei Ferrari sogar nur für 61.

Am angespanntesten war die Lage bei Mercedes. Die mittelharten und harten Reifen hätten Lewis Hamilton nur 59 Runden weit gebracht. Deshalb entschieden sich die Ingenieure für den Start auf Softs. Der Pilot hätte mindestens bis Runde acht kommen oder viermal stoppen müssen. Weil Hamilton schon nach 400 Metern crashte, werden wir leider nie erfahren, wie die Taktik aufgegangen wäre.

Das Rundenlimit schränkte die strategischen Möglichkeiten extrem ein. Durch die verkürzten Stints konnten reifenschonende Autos ihren Vorteil nicht ausspielen. Einige Strategen fürchteten ein spätes Safety Car. Teams ohne verbleibende Reifensätze mit entsprechender Restlaufzeit hätten dann nicht reagieren können.

Warum wurde der Katar-GP zur Tortur für die Fahrer?

Die aufgezwungene Dreistopp-Strategie hatte auch Auswirkungen auf die Pace. Reifenschonen war nicht angesagt. Die Piloten mussten voll ans Limit gehen. „Wir sind 57 Qualifying-Runden gefahren“, erklärte Oscar Piastri nach der Zieldurchfahrt. In der Sieger-Lounge musste sich der Rookie erst einmal hinlegen, um wieder zu Kräften zu kommen.

Andere Piloten traf es noch schlimmer: Logan Sargeant gab nach 40 Runden entkräftet auf. Williams-Kollege Alexander Albon musste nach dem Rennen mit einem Hitzschlag in das Medical Center. Esteban Ocon übergab sich in den Helm. „Ich musste das Visier öffnen, um atmen zu können. Es war die Hölle.“

Fernando Alonso bettelte beim Boxenstopp um einen Schuss Wasser, weil sein Sitz zu heiß wurde. George Russell gab zu: „Nur ein Grad heißer, und ich wäre ausgestiegen.“ Der Mercedes-Pilot streckte zeitweise die Hand aus dem Cockpit, um sich Luft zuzufächeln. Lance Stroll gab zu Protokoll, dass er teilweise schwarz sah und deshalb einige Track-Limit-Strafen kassierte.

Charles Leclerc schimpfte: „Das war über dem Limit. Das Schlimmste war die Dehydrierung. Trinken konntest du vergessen. In der zweiten Rennhälfte hattest du nur noch heißen Tee in der Trinkflasche.“

Die Tortur kam aus dem Nichts. 19 Runden im Sprint am Samstag waren kein Problem. Doch am Sonntag änderten sich die Bedingungen. Die Luftfeuchtigkeit stieg auf 75 Prozent. Der Wind, der im Sprint noch etwas Luft ins Cockpit wehte, wurde zur Flaute. „Und das auf einer Strecke, wo Kurve auf Kurve folgt, alle unter hohen Fliehkräften, mit extrem hart gefederten Autos. Es gab nur die Zielgerade zum Ausruhen“, stöhnte Leclerc.

Die Piloten mussten sich in Katar total verausgaben. Selbst Seriensieger Max Verstappen zeigte nach dem Rennen Zeichen der Erschöpfung

WILHELM

Für Lewis Hamilton war das Rennen schon nach 400 Metern beendet. Wie gut die Mercedes-Pace war, zeigte George Russell bei seiner Aufholjagd

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

len Erschöpfung

RED BULL

XPB

Valtteri Bottas nutzte die frühe Safety-Car-Phase zum zeitsparenden Boxenstopp. Nach Montreal 2022 punkteten erstmals wieder beide Alfa-Piloten

Wer war schuld am Crash der beiden Mercedes?

Lewis Hamilton ersparte sich die Qual. Der Engländer hatte schon nach 400 Metern Feierabend. Mit den Soft-Reifen wollte er sich Verstappen und Russell in Kurve 1 im Doppelpack schnappen. Beim Einlenken stolperte der Mercedes dann aber mit dem rechten Hinterrad über das Schwesterauto. Die Felge brach, Hamilton trudelte ins Kies.

Über Funk beklagte der Engländer zunächst, dass er vom eigenen Teamkollegen abgeschossen wurde. Doch später änderte sich die Sichtweise: „Ich habe mir noch einmal die Wiederholung angeschaut und muss zugeben, dass es zu 100 Prozent mein Fehler war. Ich entschuldige mich beim Team und bei George."

Russell hatte sich bei dem Kontakt einen Plattfuß vorne links eingefahren. Nach dem Reifenwechsel startete der Youngster eine tolle Aufholjagd, die auf Rang 4 endete. Nur der Red Bull von Verstappen und die beiden McLaren waren an diesem Tag schneller.

Wie kamen beide Sauber in die Punkte?

Das Safety Car, das durch den Mercedes-Crash ausgelöst wurde, nutzten vier Fahrer zu einem zeitsparenden Reifenwechsel in der vierten Runde. Es war die früheste Möglichkeit, um danach mit nur noch zwei weiteren Stopps über die Distanz zu kommen. Aus dem Quartett schaffte es Valtteri Bottas am Ende sogar bis auf Rang 8 in die Punkte.

Der Finne war auf Softs gestartet und hatte sowieso einen frühen ersten Stopp geplant. „Ohne die Safety-Car-Phase wäre die Strategie aber sicher nicht so gut aufgegangen", gab Teammanager Beat Zehnder zu. Bottas wurde aufgefordert, sich in Duellen mit deutlich schnelleren Autos nicht zu wehren. Und er wurde ermahnt, die Streckenlimits einzuhalten.

Am Ende kamen beide Alfa-Piloten ohne Strafe davon, was der Schlüssel dafür war, dass auch Guanyu Zhou punktete. Der Chinese war hinter Lance Stroll, Pierre Gasly und Sergio Pérez eigentlich nur auf Rang 12 über die Linie gerollt. Doch das Trio vor ihm hatte im internen Duell so oft die Strecke verlassen, dass es für alle nachträgliche Strafen setzte. Sie spülten Zhou bis auf Rang 9 nach vorne.

Ein Grund für den Punkteregen war auch die starke Rennpace. „Schon seit Monza haben wir große Fortschritte mit dem Auto gemacht", erklärt Zehnder. „Wir konnten es aber nie richtig zeigen, weil immer etwas dazwischengekommen ist. Mal haben die Fahrer Fehler gemacht, mal das Team. In ein paar Fällen hatten wir auch einfach kein Glück. Hier hat endlich alles gepasst."

Warum stand Hülkenberg in der falschen Startbox?

Nico Hülkenberg kassierte früh im Rennen eine Zehn-Sekunden-Strafe. Der Rheinländer war aus Versehen in die verwaiste Startbox von Carlos Sainz gerollt, die sich direkt vor seiner eigentlichen Parkposition befand. Ferrari musste den Rennstart des Spaniers absagen, nachdem ein Last-Minute-Problem mit dem Benzin-System auf die Schnelle nicht zu beheben war.

Hülkenbergs Fehler passierte trotz Warnung seines Ingenieurs. „Die Gewohnheit hat heute zugebissen. Ich habe es einfach verkackt", entschuldigte sich der Routinier in gewohnter Offenheit bei seinem Team.

Auch sonst hatte der Haas-Pilot kein Rennglück: „Das frühe Safety Car hat Soft-Startern wie Bottas in die Karten gespielt. Ich hatte leider nur noch gebrauchte Mediums für das Rennen übrig. Das war ein großer Nachteil. Da wurde ich das Opfer meiner guten Qualifyings."

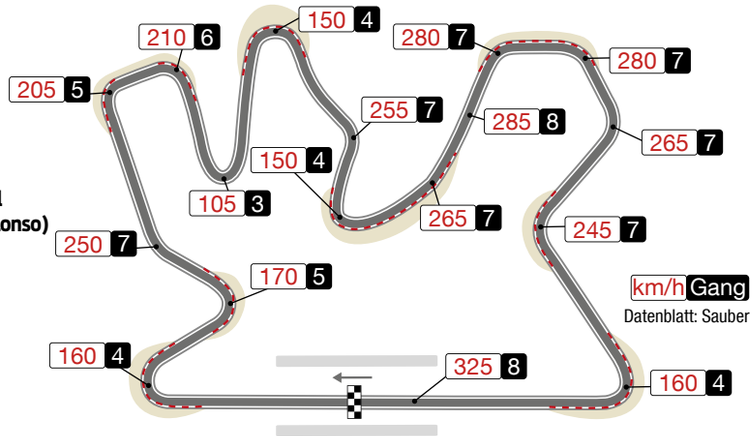
Hülkenberg schrieb den achten Nuller in Folge. Auch Teamkollege Magnussen ging leer aus. Haas verlor damit Platz 8 in der Teamwertung an Alfa Romeo. Doch geschlagen geben will man sich beim US-Team noch lange nicht: „Wir kämpfen bis zum Ende. In Austin kommt unser großes Upgrade-Paket. Das wird natürlich nicht einfach, das an einem Sprint-Wochenende mit wenig Zeit zu optimieren. Aber wir geben nicht auf." ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP KATAR: 17. VON 22 LÄUFEN, 8. OKTOBER 2023

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**5,419 km**
Runden:	**57**
Distanz:	**308,611 km**
Zuschauer:	**50 000**
Wetter:	**32 Grad, schwül**
Topspeed Rennen:	**342,6 km/h (Alonso)**
Gangwechsel/Runde:	**52**
Volllastanteil:	**66 %**
Pole-Position > 1. Kurve:	**371 m**
Safety-Car-Phasen:	**1**
Führungswechsel:	**0**



FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	14	433
2.	Pérez	2	224
3.	Hamilton		194
4.	Alonso		183
5.	Sainz	1	153
6.	Leclerc		145
7.	Norris		136
8.	Russell		132
9.	Piastri		83
10.	Stroll		47
11.	Gasly		46
12.	Ocon		44
13.	Albon		23
14.	Bottas		10
15.	Hülkenberg		9
16.	Zhou		6
17.	Tsunoda		3
18.	Magnussen		3
19.	Lawson		2
20.	Sargeant		0
21.	De Vries		0

KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	16	657
2.	Mercedes		326
3.	Ferrari	1	298
4.	Aston Martin		230
5.	McLaren		219
6.	Alpine		90
7.	Williams		23
8.	Alfa Romeo		16
9.	Haas		12
10.	Alpha Tauri		5

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	15:2
Hamilton – Russell	8:9
Leclerc – Sainz	10:7
Norris – Piastri	12:5
Gasly – Ocon	10:7
Lawson – Tsunoda	1:4
Alonso – Stroll	15:2
Albon – Sargeant	17:0
Bottas – Zhou	11:6
Hülkenberg – Magnussen	12:5

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Verstappen**	57/57[1]	1:27.39,168 min = 211,250 km/h	1.24,319 min
2.	**Piastri**	57	+ 4,833 s	1.24,921 min
3.	**Norris**	57	+ 5,969 s	1.24,842 min
4.	**Russell**	57	+ 34,119 s	1.25,770 min
5.	**Leclerc**	57	+ 38,976 s	1.24,992 min
6.	**Alonso**	57	+ 49,032 s	1.26,045 min
7.	**Ocon**	57	+ 1.02,390 min	1.26,450 min
8.	**Bottas**	57	+ 1.06,563 min	1.26,652 min
9.	**Zhou**	57	+ 1.16,127 min	1.26,323 min
10.	**Pérez**[2]	57	+ 1.20,181 min	1.26,220 min
11.	**Stroll**[3]	57	+ 1.21,652 min	1.26,352 min
12.	**Gasly**[3]	57	+ 1.22,300 min	1.26,310 min
13.	**Albon**	57	+ 1.31,014 min	1.26,666 min
14.	**Magnussen**	56		1.27,067 min
15.	**Tsunoda**	56		1.27,174 min
16.	**Hülkenberg**	56		1.26,489 min
17.	**Lawson**	56		1.27,113 min
18.	**Sargeant**	40	Erschöpfung (P 17)	1.27,983 min
19.	**Hamilton**	0	Unfall (P 3)	
20.	**Sainz**	0	Benzinsystem (P 12)	

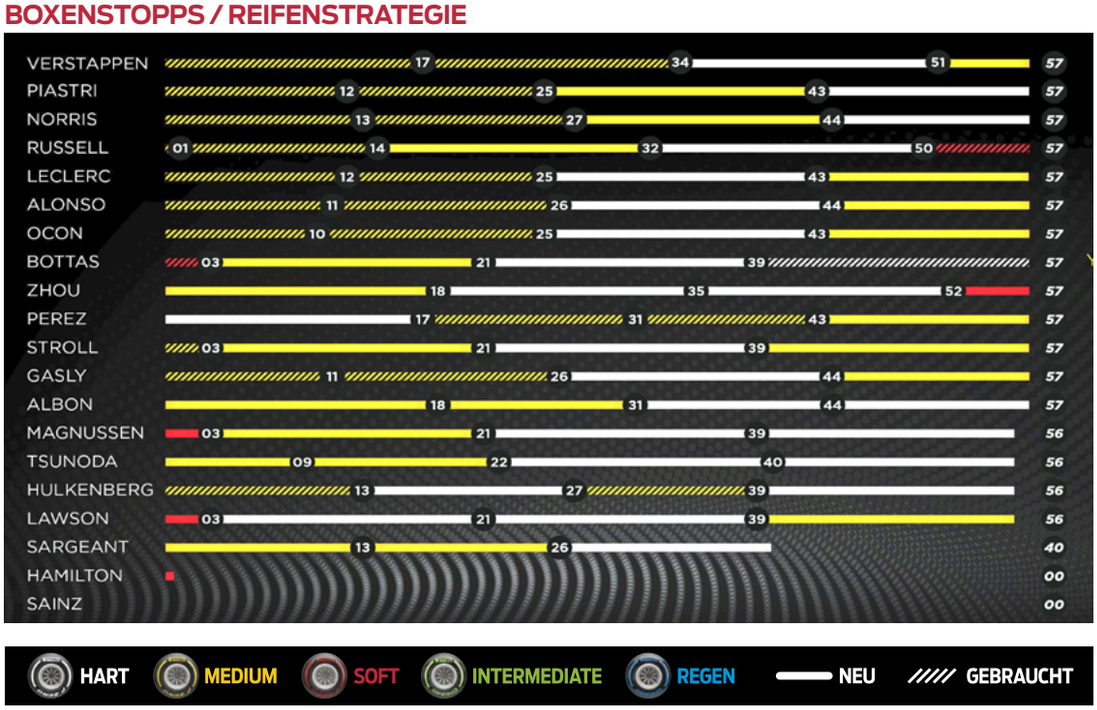
[1] Runden in Führung, [2] +5s Strafe, [3] +10s Strafe, Bestwerte in Rot

STARTAUFSTELLUNG

1	Max Verstappen, NL	1
2	George Russell, GB	63
3	Lewis Hamilton, GB	44
4	Fernando Alonso, E	14
5	Charles Leclerc, MC	16
6	Oscar Piastri, AUS	81
7	Pierre Gasly, F	10
8	Esteban Ocon, F	31
9	Valtteri Bottas, FIN	77
10	Lando Norris, GB	4
11	Yuki Tsunoda, JAP	22
12	Carlos Sainz, E	55
13	Alexander Albon, THA	23
14	Nico Hülkenberg, D	27
15	Logan Sargeant, USA	2
16	Lance Stroll, CAN	18
17	Liam Lawson, NZ	40
18	Kevin Magnussen, DK	20
19	Guanyu Zhou, CHN	24
20	Sergio Pérez, MEX[1]	11

Startnummer
[1] Start aus Boxengasse: Wechsel Monocoque und Einbau 5. Power Unit unter Parc fermé

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP KATAR, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.27,428 min	26
2.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0.334 s	27
3.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0.481 s	27
4.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0.491 s	28
5.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0.588 s	24
6.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0.599 s	28
7.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 0.743 s	22
8.	George Russell	Mercedes	+ 0.908 s	28
9.	Oscar Piastri	McLaren	+ 0.952 s	20
10.	Lando Norris	McLaren	+ 1.013 s	24
11.	Logan Sargeant	Williams	+ 1.122 s	25
12.	Alexander Albon	Williams	+ 1.162 s	26
13.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1.251 s	26
14.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1.262 s	28
15.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1.304 s	25
16.	Pierre Gasly	Alpine	+ 1.393 s	23
17.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1.613 s	27
18.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 1.678 s	29
19.	Liam Lawson	Alpha Tauri	+ 1.810 s	29
20.	Kevin Magnussen	Haas	+ 2.074 s	26

GP KATAR, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Max Verstappen	1.25,007	1.24,483	1.23,778
2.	George Russell	1.25,334	1.24,827	1.24,219
3.	Lewis Hamilton	1.26,076	1.24,381	1.24,305
4.	Fernando Alonso	1.25,223	1.25,241	1.24,369
5.	Charles Leclerc	1.25,452	1.25,079	1.24,424
6.	Oscar Piastri	1.25,266	1.24,724	1.24,540
7.	Pierre Gasly	1.25,566	1.24,918	1.24,553
8.	Esteban Ocon	1.25,711	1.24,928	1.24,763
9.	Valtteri Bottas	1.26,038	1.25,297	1.25,058
10.	Lando Norris	1.25,131	1.24,685	keine Zeit
11.	Yuki Tsunoda	1.26,058	1.25,301	
12.	Carlos Sainz	1.25,808	1.25,328	
13.	Sergio Pérez	1.25,991	1.25,462	
14.	Alexander Albon	1.26,118	1.25,707	
15.	Nico Hülkenberg	1.25,904	1.25,783	
16.	Logan Sargeant	1.26,210		
17.	Lance Stroll	1.26,345		
18.	Liam Lawson	1.26,635		
19.	Kevin Magnussen	1.27,046		
20.	Guanyu Zhou	1.27,432		

GP KATAR, SPRINT-SHOOTOUT

	Fahrer	SQ1	SQ2	SQ3
1.	Oscar Piastri	1.25,979	1.25,496	1.24,454
2.	Lando Norris	1.25,672	1.24,947	1.24,536
3.	Max Verstappen	1.25,510	1.25,199	1.24,646
4.	George Russell	1.25,413	1.25,027	1.24,841
5.	Carlos Sainz	1.25,872	1.25,433	1.25,155
6.	Charles Leclerc	1.26,266	1.25,367	1.25,247
7.	Nico Hülkenberg	1.26,450	1.25,499	1.25,320
8.	Sergio Pérez	1.26,123	1.25,143	1.25,382
9.	Fernando Alonso	1.25,936	1.25,344	keine Zeit
10.	Esteban Ocon	1.26,072	1.25,510	keine Zeit
11.	Pierre Gasly	1.25,829	1.25,686	
12.	Lewis Hamilton	1.26,424	1.25,962	
13.	Valtteri Bottas	1.26,449	1.26,236	
14.	Liam Lawson	1.26,202	1.26,584	
15.	Guanyu Zhou	1.26,669	1.54,546	
16.	Lance Stroll	1.26,849		
17.	Alexander Albon	1.26,862		
18.	Yuki Tsunoda	1.26,926		
19.	Kevin Magnussen	1.27,438		
20.	Logan Sargeant	2.05,741		

GP KATAR, ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Oscar Piastri	McLaren	35.01,197 min	19
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 1,871 s	19
3.	Lando Norris	McLaren	+ 8,497 s	19
4.	George Russell	Mercedes	+ 11,036 s	19
5.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 17,314 s	19
6.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 18,806 s	19
7.	Alexander Albon	Williams	+ 19,864 s	19
8.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 21,180 s	19
9.	Pierre Gasly	Alpine	+ 21,742 s	19
10.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 22,208 s	19
11.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 22,863 s	19
12.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 24,860 s	19
13.	Kevin Magnussen	Haas	+ 24,970 s	19
14.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 26,868 s	19
15.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 29,523 s	19
16.	Nico Hülkenberg	Haas	Ausfall	11
17.	Esteban Ocon	Alpine	Ausfall	10
18.	Sergio Pérez	Red Bull	Ausfall	10
19.	Logan Sargeant	Williams	Ausfall	2
20.	Liam Lawson	Alpha Tauri	Ausfall	0

STATISTIK DES WOCHENENDES

4

Pole-Position, schnellste Rennrunde, Sieg und alle Führungsrunden – der Statistiker nennt das einen Grand Slam. Max Verstappen gelang dieses Kunststück nun schon zum vierten Mal in seiner Karriere. Nur vier Fahrer haben mehr: Jim Clark (8), Lewis Hamilton (6), Alberto Ascari (5) und Michael Schumacher (5). Obwohl noch fünf Rennen verbleiben, konnte Verstappen jetzt schon einen neuen Rekord für Führungsrunden in einer Saison (769) setzen. Er übertrumpfte in Katar den alten Bestwert von Sebastian Vettel (739) aus dem Jahr 2011.

Max Verstappen sammelt weiter Titel, Siege und Rekorde

RENN-TICKER

START
Hamilton versucht von Startplatz 3, sich Verstappen und Russell im Doppelpack zu schnappen. Doch beim Einlenken von Kurve 1 kracht es. Hamilton fliegt ins Kies. Russell muss mit Plattfuß vorne links an die Box. Piastri schiebt sich von P6 auf P2, Norris von P10 auf P6.

RUNDE 4
Während das Safety Car draußen ist, nutzen die Soft-Starter Bottas, Magnussen, Stroll und Lawson die erste Gelegenheit zum zeitsparenden Boxenstopp. Sie müssen danach nur noch zweimal zum Service abbiegen.

RUNDE 13
Hülkenberg hatte sich am Start auf den verwaisten Parkplatz von Sainz gestellt. Beim Boxenstopp muss er die fällige Zehn-Sekunden-Strafe absitzen. Sie wirft ihn ans Ende des Feldes.

RUNDE 18
Norris schnappt sich Leclerc und ist boxenstoppbereinigt Vierter.

RUNDE 27
Ein schneller Boxenstopp bringt Norris auch an Alonso vorbei. Damit liegen beide McLaren auf Podiumskurs.

RUNDE 33
Alonso rutscht in Kurve 2 ins Kies. Bei der Rückkehr auf die Strecke über eine Service-Straße räumt der Spanier beinahe Leclerc ab. Eine Strafe gibt es aber nicht.

RUNDE 40
Sargeant muss aufgeben. Der US-Amerikaner ist zu erschöpft, um das Rennen zu beenden.

RUNDE 57
In den Schlussrunden duellieren sich Pérez, Stroll und Gasly um die letzten Punkteplätze. Alle verletzten die Track-Limits und kassieren Strafen. Dadurch rutscht Zhou kampflos auf P9.

ZIEL
In der vorletzten Runde dreht Verstappen die schnellste Runde. Im Ziel hat er 4,8 Sekunden Vorsprung vor Piastri.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

EINZELKRITIKEN

Max Verstappen – Red Bull Racing
Note: 09/10 – Ø 9,47
Max Verstappen ist zum dritten Mal Weltmeister. Voll verdient. Das Hauptrennen gewann er in gewohnter Manier. Nur im Sprint war ein anderer einen Tick schneller.

Sergio Pérez – Red Bull Racing
Note: 03/10 – Ø 6,41
Pérez ist völlig von der Rolle. Startplatz 13, ein Crash im Sprint, drei Streckenlimit-Strafen im Rennen, ein kümmerlicher WM-Punkt. Sein Cockpit bei Red Bull ist in Gefahr.

Charles Leclerc – Scuderia Ferrari
Note: 08/10 – Ø 7,65
Leclerc holte aus dem Ferrari heraus, was rauszuholen war. Im Sprint ließ er sich von Sainz abkochen. Im Rennen machte Leclerc keine Fehler. Mercedes war zu schnell.

Carlos Sainz – Scuderia Ferrari
Note: 07/10 – Ø 7,76
Sainz blieb im Q2 hängen. Was am Ende nichts machte, weil ein Problem mit dem Benzinsystem das Auto lahmlegte. Einziges Highlight war der sechste Platz im Sprint.

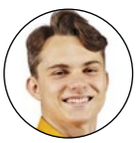
George Russell – Mercedes-AMG F1
Note: 09/10 – Ø 7,82
Zweiter in der Startaufstellung, Vierter im Sprint und im Hauptrennen. Russell glaubt, dass er bei einem perfekten Rennen Verstappen hätte herausfordern können.

Lewis Hamilton – Mercedes-AMG F1
Note: 05/10 – Ø 7,82
Die Aufholjagd im Sprint war toll. Doch beim Start zum Hauptrennen durfte er die Tür gegen Russell nicht so rigoros zuwerfen. Hamilton nahm alle Schuld auf sich.

Esteban Ocon – Alpine
Note: 07/10 – Ø 6,76
Der Crash mit Hülkenberg im Sprint geht auf seine Kappe. Doch Ocon machte am Sonntag als Siebter alles wieder gut. Obwohl er massiv unter der Hitze litt.

Pierre Gasly – Alpine
Note: 06/10 – Ø 6,59
Es war eine Null-Punkte-Runde für Gasly mit drei Streckenlimit-Strafen am Sonntag. Selbstkritik: „Nicht mein bester Tag." Einziger Erfolg: der interne Quali-Sieg über Ocon.

Lando Norris – McLaren
Note: 08/10 – Ø 7,82
Norris stand klar im Schatten des Teamkollegen. Obwohl er schneller war. Doch der Routinier machte zu viele Fehler. Da half auch die Aufholjagd im Rennen nichts.



Oscar Piastri – McLaren
Note: 10/10 – Ø 7,53
Der Sprintsieg über Verstappen zeigt: Piastri ist ein Champion von morgen. Ein Superstart brachte ihn am Sonntag auf Platz 2. Auf Verstappen fehlten nur 4,8 Sekunden.

Valtteri Bottas – Alfa Romeo Racing
Note: 08/10 – Ø 5,59
Schlüssel für die vier Punkte waren der neunte Startplatz und eine aggressive Strategie. Bottas setzte sie gut um. Er hatte den Speed, sich gegen Stroll und Gasly zu wehren.

Guanyu Zhou – Alfa Romeo Racing
Note: 07/10 – Ø 5,59
Der letzte Startplatz gibt Minuspunkte. An der Qualifikation muss Zhou arbeiten. Im Rennen kam er immer als Letzter zum Boxenstopp. Das brachte ihn auf Rang 9.

Fernando Alonso – Aston Martin
Note: 07/10 – Ø 8,41
Soft-Reifen beim Sprint waren ein Notprogramm. Alonso holte noch einen Punkt. Im Rennen kostete ihn ein Ausrutscher zwei Positionen. P4 wäre das Maximum gewesen.

Lance Stroll – Aston Martin
Note: 05/10 – Ø 6,41
Schon wieder flog Stroll im Q1 raus. Diesmal zeigte er Emotionen. Der Sprint war ordentlich, das Hauptrennen besser. Ohne zwei Strafen hätte es Punkte gegeben.

Kevin Magnussen – Haas F1 Team
Note: 05/10 – Ø 6,00
In der Qualifikation verlor Magnussen eine Sekunde auf Hülkenberg. Trotz perfekter Strategie reichte es im Rennen nur zu Platz 14. Für Punkte fehlte der Speed.

Nico Hülkenberg – Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 6,59
Im Sprint lagen Punkte auf dem Fuß. Dann geriet Hülkenberg ins Sandwich von Ocon und Pérez. Die Fahrt auf den falschen Startplatz am Sonntag geht auf sein Konto.

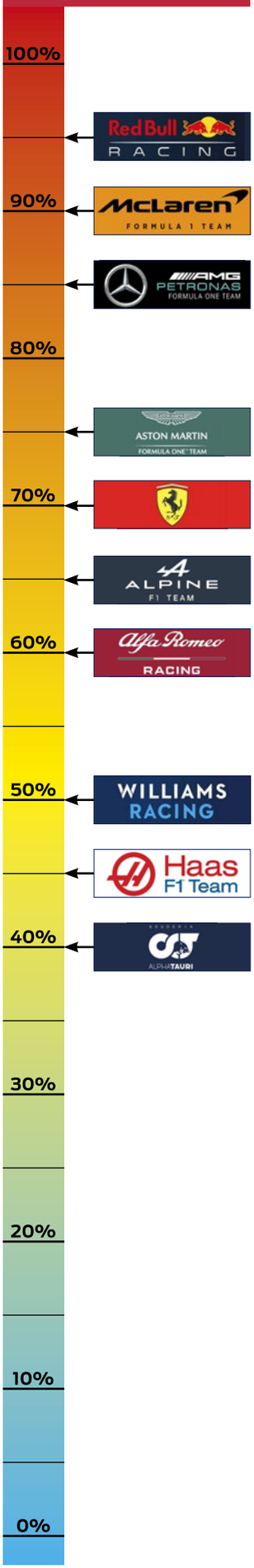
Yuki Tsunoda – Scuderia Alpha Tauri
Note: 06/10 – Ø 6,94
Startplatz 11 machte Hoffnung auf mehr. Nach einem guten Start lag Tsunoda auf Punktekurs, konnte das Tempo aber nicht halten. Losail war keine Alpha-Tauri-Strecke.

Liam Lawson – Scuderia Alpha Tauri
Note: 04/10 – Ø 7,20
Lawson fand nie Vertrauen in seinen Alpha Tauri. Das Auto war instabil in schnellen Kurven. Trotz guter Strategie reichte es nur zum letzten Platz. Den Sprint beendete ein Crash.

Alex Albon – Williams Racing
Note: 08/10 – Ø 7,76
Die Punkte im Sprint gehen wieder auf Albon. Er kämpfte mit Medium-Reifen im Finale alle Soft-Starter nieder. Im Rennen litt er unter totaler Dehydrierung.

Logan Sargeant – Williams Racing
Note: 04/10 – Ø 4,76
Der Sprint endete im Kies. Wenigstens ging nichts kaputt. Im Rennen war der Fahrer kaputt. Er war klug genug, aufzugeben. Die Hitze hatte zur völligen Erschöpfung geführt.

FORMBAROMETER



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

AUS DEM FAHRERLAGER

KLOBÜRSTE ALS GESCHENK

Kevin Magnussen feierte am 5. Oktober in Katar seinen 31. Geburtstag. Von Teamkollege Nico Hülkenberg bekam der Däne eine Klobürste. Was hat es damit auf sich? „Kevin und ich haben uns im Haas-Motorhome eine Toilette geteilt. Mehr will ich nicht verraten“, lachte Hülkenberg verschmitzt.

PRO ELFTES TEAM

Der englische TV-Sender Sky veranstaltete unter seinen Zuschauern ein Online-Voting, ob sie ein elftes Team generell willkommen heißen würden. Mehr als 80 Prozent haben für ein elftes Team gestimmt. Das sollte eine Warnung für das F1-Management sein, das Andretti am liebsten ausgrenzen will.

ERINNERUNG AN WM-FINALE

Pierre Gasly denkt immer noch an das Fußball-WM-Finale zwischen Argentinien und Frankreich im Dezember 2022 im Losail-Stadion von Katar zurück. Der Alpine-Pilot saß damals auf der Tribüne: „Es war wahrscheinlich das größte Sportereignis, das ich je gesehen habe. Was für eine Achterbahnfahrt der Emotionen, die zum Schluss leider gegen uns ausgegangen ist!“

JUWEL FÜR DIE GARAGE

Valtteri Bottas hatte vor fünf Jahren den 2,5 Millionen Euro teuren Mercedes-Supersportwagen AMG One bestellt. Im Juli wurde das 1063-PS-Vehikel geliefert. Bis jetzt hat der zehnfache GP-Sieger aber erst 30 Kilometer mit dem Juwel zurückgelegt. Bottas verteidigt sich:

BOTTAS

Bottas lässt den AMG One ruhen

„Ich will das Auto künftig etwas mehr nutzen. Es gibt Leute, die fahren gar nicht damit.“

DER PRINZ UND DIE FORMEL 1

Nico Hülkenberg ist bereits 2009 in Losail gefahren. Er hatte damals ein GP2-Rennen der Asien-Serie gewonnen. Ein Jahr später war er mit Williams in Katar. „Das Team wollte dort Sponsorengeld finden. Sie haben deshalb sogar einen der Prinzen in unserem F1-Auto fahren lassen. Er ging ziemlich relaxt an die Sache, weil er privat Dragster fuhr. Nach einer Runde im Formel-1-Renner kam er bleich zurück. Er meinte dann, dass diese Autos wirklich schnell sind.“

DAS RÄTSEL DER 39 METER

Warum ist die Strecke von Losail 39 Meter länger als 2021, obwohl das Layout gar nicht verändert wurde? Der Grund ist kurios. 2021 verließ man sich auf die Angaben der MotoGP, die seit 2004 diese Strecke nutzt. Die Formel 1 misst die Streckenlänge von der Mittellinie der Straße. Die unterscheidet sich offenbar von der Motorradmessung.

ANGST VOR DER WETTE

Valtteri Bottas bot dem MSa-Reporter in Katar die Wette an, dass Alfa Romeo in diesem Jahr noch Siebter in der Teamwertung wird. Doch als es ums Geld ging, machte der Finne einen Rückzieher. „Als Fahrer darf ich leider nicht wetten.“

ANGST VOR STRAFE

Nach dem Sprint musste Red Bull beim obligatorischen Meisterfoto umdisponieren. Normalerweise werden die Gruppenbilder immer vor der Garage geschossen. Teams dürfen den Boden vor der Box aber nicht verändern, wenn noch ein Rennen ansteht. Die klebrige Koffein-Brause hätte zu einer Strafe führen können.

RED BULL

Gruppenbild an neutralem Ort

KOMMENTAR

Die FIA hat Andretti die Formel-1-Lizenz erteilt. Damit ist aber erst die erste Hürde geschafft. Die zweite liegt ungleich höher, denn Andretti ist nicht willkommen im Club. Die etablierten Teams wollen keine Zuwanderung, ebenso wenig wie das F1-Management als Anwalt der Teams. Man wird alle Tricks anwenden, um Andretti den Einstieg so schwer wie möglich zu machen. Die Gründe für die Ablehnung sind vielfältig. Da ist natürlich das liebe Geld. Die Teams fürchten, dass ihr Anteil geringer wird, wenn sich der Kuchen durch elf statt zehn teilt. Aber da ist noch etwas. Sie haben auch Angst, dass ihnen Andretti Personal abzieht. Der Einstieg von RB Powertrains auf den Motorenmarkt war für viele ein abschreckendes Beispiel. Mercedes verlor bis zu 50 Leute. Andretti braucht mindestens

XPB

Die Chefs der anderen Teams befürchten Einbußen, wenn Andretti kommt

500 Fachkräfte. Er kann bieten, was die anderen Teams nicht mehr bieten können. Attraktive Jobs mit Aufstiegschancen und guten Gehältern. Alle anderen sind in der Budgetdeckelung gefangen, versuchen aber krampfhaft ihre Mitarbeiter zu halten und wenn es nur aus dem einen Grund ist, dass sie nirgendwo anders hingehen und Know-how wegtragen. Liberty fürchtet, dass die Teams die zu erwartenden Einbußen beim nächsten Concorde-Abkommen zurückfordern. Dann bleibt für die Rechte-Inhaber weniger im Geldbeutel. Das alles ist kurzsichtig gedacht. Jeder Sport braucht von Zeit zu Zeit neue Gesichter. Andretti, sein Motorenpartner GM und seine Sponsoren werden mit Werbung und Paddock-Club-Tickets in den Zirkus einzahlen und das Gesamtvolumen erhöhen. Und sie werden die Aufmerksamkeit steigern. Davon profitieren am Ende alle. Andretti und GM jetzt abzulehnen wäre das falsche Signal. Andretti kennt jeder, und GM ist ein Weltkonzern. Wenn sich für diese Kombination die Tür schließt, bleibt sie in Zukunft für alle zu. Und das wird sich spätestens dann rächen, wenn der Boom der Königsklasse abebbt und man froh um jeden neuen Interessenten wäre. ■

Michael Schmidt
Redakteur

Verdient Andretti-GM einen Platz in der Formel 1? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Zu viel Lotterie?

Der Sprint von Katar produzierte jede Menge Action. Vielen Teams und Fahrern ist das Mini-Rennen etwas zu viel künstliche Show

Der Sprint in Katar stand in der Kritik. Die Kombination aus neuem Asphalt, Vorbereitung bei Tag, Rennen bei Nacht, Wind und Sand war den Teams zu viel Lotterie. Trotzdem gewannen die Favoriten.

Von: **Michael Schmidt**

Sprintrennen haben es schwer. Kaum einer liebt sie. Nur ihre Erfinder glauben daran. Sie lohnen sich zumindest finanziell für die Rechte-Inhaber. Wer ein Sprintrennen will, muss extra bezahlen. In diesem Jahr haben sich immerhin sechs Veranstalter gefunden, die ein bisschen tiefer in die Tasche greifen als sonst.

Für Liberty war das neue Format auch aus Sicht der Unterhaltung eine Notwendigkeit. Bei 20 und mehr Rennen im Kalender braucht die Serie Abwechslung. Erst recht, wenn meistens der Gleiche gewinnt. Der Sprint war so konzipiert, dass er dem Faktor Zufall eine Chance gibt und den Teams die Berechenbarkeit nimmt. Nichts trifft sie härter, wenn sie nicht alles bis ins letzte Detail vorbereiten können.

Nach nur einer Stunde Training gehen die Autos in den Parc fermé. Wer sich mit der Abstimmung verzockt, hat für den Rest des Wochenendes ein Problem an der Backe. „Du kannst einen Fehler nicht mehr korrigieren. Das ist nicht fair“, klagt Max Verstappen und denkt dabei an den GP Brasilien 2022 zurück, als Red Bull genau das passierte. Der Weltmeister vergisst: Es trifft alle gleich. Alpine erlebte dieses Jahr in Baku sein Waterloo, Mercedes in Spielberg, Ferrari in Losail.

Dabei hat die FIA die Wundertüte schon ein bisschen entschärft. In den Jahren 2021 und 2022 bestimmte das Ergebnis des Sprints die Startaufstellung. Wer beim Mini-Grand-Prix am Samstag schlecht abschnitt, wurde dafür in der Startaufstellung für das Hauptrennen bestraft. Seit diesem Jahr gibt es stattdessen getrennte Qualifikationen für die beiden Rennen. Die Topteams haben den Vorschlag unterstützt.

> „Sprint und Nachtrennen, noch dazu auf dieser Strecke mit so viel Wind und Sand, da sind dem Zufall Tür und Tor geöffnet. Das ist zu viel Lotterie.“
>
> Frédéric Vasseur

Allein das wäre ein Grund gewesen, es nicht zu machen. Weil jeder nur an seinen eigenen Vorteil denkt.

Der Sprint sollte ursprünglich auch ein Mittel sein, die Topteams aus dem Tritt zu bringen. Doch dieses Ziel hat das 100-Kilometer-Rennen am Samstag komplett verfehlt. Bei den vier Sprints 2023 kamen mit Nico Hülkenberg im Haas und Alexander Albon im Williams nur zwei Fahrer aus dem hinteren Feld in die Top 8. Der Sprint produzierte auch für das Hauptrennen keine Überraschungen. Nur dreimal schaffte es von den vier Teams am Ende der Tabelle einer in die Punkte-Ränge. Yuki Tsunoda im Alpha Tauri wurde in Baku und Spa Zehnter. Die Sauber holten in Katar sechs Punkte, was aber nichts mit dem Sprintformat zu tun hatte. Drei der vier Sprints wurden von Red Bull gewonnen. Trotzdem hasst Verstappen das Format: „Es ist nur dazu gemacht, künstlich Spannung zu erzeugen. Mir ist der klassische Ablauf lieber. Der Sprint nimmt bereits vorweg, was am Sonntag passieren wird. Und es ist einfach zu wenig Zeit, das Auto ordentlich vorzubereiten.“

Worst Case in Katar

Die begrenzte Zeit, das Auto im ersten Training für den Rest des Wochenendes abzustimmen, liegt Fahrern und Ingenieuren schwer im Magen. Vor allem, weil die Rennstrecke zu Beginn des Wochenendes wenig repräsentativ ist. Am Freitagmorgen lässt sich schwer abschätzen, wie der Grip und der Reifenverschleiß am Sonntag aussehen werden. Wechselhaftes Wetter erhöht den Druck. In Spa regnete es im einzigen Training, in dem

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WILHELM

man Daten und Erkenntnisse sammeln konnte. Zum Glück für die Teams fanden auch die beiden Qualifikationen und der Sprint unter regnerischen Bedingungen statt. Trotzdem lagen die vorn, die immer vorn liegen. Auch als die Strecke am Sonntag durchgehend trocken blieb.

Wer glaubte, Spa sei die Höchststrafe gewesen, der lernte in Katar eine neue Herausforderung kennen. Sprint und Nachtrennen zusammen gab es noch nie. Man bereitete sich bei 37 Grad Hitze am Nachmittag auf die Hauptereignisse vor, die allesamt in der Dunkelheit stattfanden. Dazu auf einer Rennstrecke, deren Layout zwar von 2021 bekannt war, die aber komplett neu asphaltiert wurde. „Wir hatten nur Fotos vom Belag und haben anhand von dem, was wir darauf erkannt haben, das Gripniveau für unsere Simulationen eingegeben. Die hatten deshalb nur begrenzte Aussagekraft“, erklärte Mercedes-Chefingenieur Andrew Shovlin und kam zu dem Schluss: „Die Steigerung wäre gewesen, wenn auch noch die Rennstrecke unbekannt gewesen wäre.“

Starker Wind sorgte dafür, dass auch die eine Stunde Training wenig Antworten auf viele Fragen lieferte. Er wehte ständig Sand auf die Piste, was es schwer machte, das Gripniveau für den Rest des Wochenendes zu bestimmen. Carlos Sainz scherzte am Funk: „Unter den Bedingungen wäre mein Vater schnell.“ Verstappen sah die größte Herausforderung darin, abzuschätzen, wie viel Grip die Strecke in der nächsten Runde bieten würde: „Es war leicht, es zu übertreiben. Das Heck wollte dich ständig überholen.“ Ferrari-Teamchef Frédéric Vasseur schimpfte: „Sprint und Nachtrennen auf dieser Strecke, dazu keine Rahmenrennen, die Gummi auf den Belag bringen, Wind und Sand. Da sind dem Zufall Tür und Tor geöffnet. Das ist einfach zu viel Lotterie.“

Fernando Alonso prophezeite: „Keiner wird 100 Prozent vorbereitet in die Qualifikation, den Sprint und das Hauptrennen gehen. Wenn einer mit einem schlechteren Auto 90 Prozent schafft und einer mit einem besseren Auto 60 Prozent, könnte der mit dem schlechteren Auto vorn stehen.“ Sergio Pérez jammerte: „Je nach Asphalttemperatur und Grip verschiebt sich die Balance. Es ist unheimlich einfach, beim Setup danebenzuliegen.“ Auf ihn selbst traf das wieder einmal zu. Pérez startete das Hauptrennen von Platz 13, Teamkollege Max Verstappen von der Pole-Position. Weil man bei Red Bull in letzter Minute die richtigen Schlüsse aus einem nicht ganz perfekten ersten Training zog. „Wir haben in Kurve 10 zweieinhalb Zehntel auf die Konkurrenz verloren“, berichtete Sportchef Helmut Marko. Verstappens Crew korrigierte den Fehler. Pérez verlor im entsprechenden Sektor sechs Zehntel.

Ansonsten schafften es alle Favoriten in die ersten fünf Startreihen. Vielleicht auch, weil das Streckenlayout den Abstimmungsprozess einfach gemacht hat. Aston-Martin-Chefingenieur Tom McCullough verriet: „Das Abtriebslevel ist eigentlich wie in Singapur. Wenn du nur schnelle Kurven hast und der Grip vom Asphalt niedrig ist und mit nur einer Gerade die Effizienz nicht die entscheidende Rolle spielt, dann machst du so viel Flügel drauf wie möglich. Du willst einfach so wenig wie möglich herumrutschen. Wir waren fast auf maximalem Anschlag. Bei der Bodenfreiheit fängst du konservativ an und checkst dann deine Daten: Setzt das Auto auf? Gibt es Bouncing? Wie nutzt sich die Planke ab? Wie viel gewinnst du, wenn du tiefer gehst? Als wir gemerkt haben, wie eben der Belag ist, sind alle vor der Qualifikation mit der Bodenfreiheit auf ein Minimum gegangen.“

Die Wundertüte setzte sich am Samstag fort. Pirelli entdeckte Schäden an seinen Reifen. Daraufhin verfügte die FIA in den Kurven 12, 13 und 14 neue Streckenlimits. Nachdem die Qualifikation für das Hauptrennen um 20 Uhr stattfand, lief der Sprint-Shootout um 16 Uhr unter denkbar schlechten Bedingungen. Da erwischte es selbst Verstappen.

In der Startaufstellung zum Sprint standen dem Weltmeister zwei McLaren vor der Nase. Und einer mit Oscar Piastri gewann auch einen höchst unterhaltsamen Mini-Grand-Prix. Das allein war ein Ausrufezeichen wert. Die Samstagsrennen bieten meistens eine gute Show. Weil es fast immer Kandidaten gibt, die mit den Reifen pokern. Diesmal trauten sich acht Fahrer auf Soft-Reifen in die Schlacht. Sie zogen zehn Runden lang eine Show ab. Dann brachen die Reifen ein.

Dagegen war der Grand Prix eine Schlaftablette. Wegen anhaltender Reifenprobleme wurde die Laufzeit auf 18 Runden beschränkt. Das glich alle Strategien an. Und König Verstappen regierte wieder nach Belieben. ■

RED BULL

Die Meister-Party am Samstag rückte den Grand Prix in den Hintergrund

MOTORSPORT IMAGES

Sand und Wind störten die Setup-Arbeit im einzigen Training am Freitag

MOTORSPORT IMAGES

Der erste Sprint-Sieg von Oscar Piastri ist statistisch nur eine Randnote

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Pirelli bis 2028

Pirelli hat den Bieterwettbewerb um den nächsten Formel-1-Vertrag gegen Bridgestone gewonnen. Die Italiener, die seit 2011 die Königsklasse beliefern, bekamen sogar die Option auf ein Jahr extra.

Von: **Michael Schmidt**

Pirelli bleibt der Formel 1 bis mindestens 2027, vielleicht sogar bis 2028 erhalten. Die Formel 1 entschied sich im Bieterduell mit Bridgestone für Pirelli, weil sich die Italiener in den vergangenen 13 Jahren immer kooperativ gezeigt hatten, viel in die Entwicklung von neuen Reifen investieren mussten und die anstehenden Aufgaben dank ihres Erfahrungsvorsprungs besser lösen können als jeder Konkurrent. Dabei geht es um Reifen, die ohne Heizdecken auskommen, und um kleinere Reifendimensionen für die Regelreform 2026.

Pirelli muss für die Fortsetzung des Vertrages tief in die Tasche greifen. Bridgestone hatte mit seinem Angebot die Latte hoch gelegt. Angeblich soll Pirelli in Zukunft 20 Millionen Dollar mehr in die Formel-1-Kasse einzahlen. Außerdem müssen die Teams nur noch halb so viel für den Service löhnen: 750 000 statt 1,5 Millionen Dollar pro Jahr. Um Geld für die Formel 1 freizumachen, steigt Pirelli aus der Rallye-WM aus. 2028 könnte dann auch für die Italiener Schluss sein. ■

WILHELM

Pirelli wird auch in Zukunft die Reifen für die Königsklasse liefern

Formel 1

Lizenz für Andretti

Die erste Hürde hat Andretti geschafft. Die FIA gab dem US-Rennstall die Formel-1-Lizenz. Doch die Prüfung vor den Rechteinhabern ist ungleich schwerer. Liberty zeigt Andretti die kalte Schulter.

Von: **Michael Schmidt**

Vier Teams hatten im Februar die Bewerbung auf einen Platz im Formel-1-Feld abgeschickt. Nur Andretti Formula Racing LLC hat die von der FIA festgelegten strengen Kriterien in allen wesentlichen Belangen erfüllt. Die Amerikaner treten nach der formalen Befragung und eingehenden Betriebsprüfung jetzt in Phase 3 des Bewerbungsprozesses. Nun muss das F1-Management prüfen, ob Andretti tatsächlich den Wert des Sports steigert. Wie die etablierten Teams, zeigen auch die Rechteinhaber wenig Begeisterung für einen zusätzlichen Mitesser. In einem dürren Statement ließ Liberty wissen: „Wir nehmen die Ergebnisse und Aussagen der FIA in Bezug auf die erste und zweite Phase ihres Bewerbungsprozesses zur Kenntnis und werden nun unsere eigene Bewertung vornehmen." Andretti wird mit keinem Wort erwähnt.

Die FIA konnte Andretti nicht ablehnen. Eine EU-Richtlinie untersagt es, einem Bewerber die Teilnahme ohne triftige Gründe zu verweigern. Andretti ist eine bekannte Größe. Sein Motorenpartner General Motors ist ein Weltkonzern. Bei GM werden bereits Budget-Rückstellungen für den Bau eines F1-Motors veranlasst und Personal gesucht. Andretti hat die Ex-Renault-Ingenieure Nick Chester, Jon Tomlinson und John McQuilliam als Technik-Spitze verpflichtet und sollte 2025 als Technik-Partner von Alpine antreten. Doch der Vertrag ist im März abgelaufen. ■

XPB

Michael Andretti hat die erste Hürde zum Formel-1-Einstieg genommen

NACHRICHTEN

INVESTITIONS-SPIELRAUM

Die FIA hat sich mit den Teams auf eine Erhöhung der Infrastruktur-Ausgaben geeinigt. Red Bull, Ferrari und Mercedes dürfen über einen Vierjahres-Zeitraum sechs Millionen Dollar mehr investieren. Beim Mittelfeld-Trio, bestehend aus McLaren, Alpine und Aston Martin, steigt der Deckel um 13 Millionen. Die Hinterbänkler Alpha Tauri, Williams, Haas und Sauber haben 20 Mio. mehr Spielraum. Das soll die Formel 1 enger zusammenbringen.

NEUES STRAFENSYSTEM?

FIA, Fahrer und Sportdirektoren wollen in Mexiko eine Revision des Strafenkatalogs besprechen. Die Übertretung einer weißen Linie soll nicht mehr die gleichen Konsequenzen haben wie das Auslösen einer Kollision. Strafen sollten härter ausfallen, wenn die Kollision für einen der beiden Fahrer das Ende des Rennens bedeutet.

GROSJEAN WILL KLAGEN

Romain Grosjean verliert 2024 nach zwei Jahren bei Andretti überraschend sein IndyCar-Cockpit. Nun hat der Franzose angekündigt, rechtliche Schritte gegen den Rauswurf einzureichen.

BEARMAN IM HAAS

Haas hat seinen Juniorfahrer für die Freitagstrainings in Mexiko und Abu Dhabi nominiert. Den Zuschlag bekam Oliver Bearman. Der 18-jährige Engländer aus der Ferrari-Akademie liegt ein Rennen vor Schluss auf Platz 6 der Formel-2-Meisterschaft.

NEUER MCLAREN-JUNIOR

Der Nachwuchskader von McLaren wird immer voller. Nach Patricio O'Ward, Ryo Hirakawa und Ugo Ugochukwu hat Projektleiter Emanuele Pirro jetzt auch noch den amtierenden Formel-3-Champion Gabriel Bortoleto verpflichtet. Der 18-jährige Brasilianer soll 2024 in die Formel 2 aufsteigen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

BEST CARS 2024

DEUTSCHLANDS GROSSE LESERWAHL

RENAULT
CLIO E-TECH HYBRID

CUPRA
TAVASCAN

ABSTIMMEN UND TRAUMAUTO GEWINNEN

Jetzt mitmachen und mit etwas Glück
einen **CUPRA Tavascan** oder einen **Renault Clio** gewinnen.

TEILNAHMEKARTEN UND GEWINNSPIELDETAILS IN DER AKTUELLEN AUSGABE! JETZT IM HANDEL ODER ONLINE.

auto motor und sport

Die Gewinnerautos können in Farbe und Ausstattung von den abgebildeten Fahrzeugen abweichen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

Frankreichs Hoffnung

Der 6. Oktober 1973 veränderte die Formel 1 auf mehrfache Weise. Durch den Unfalltod von François Cevert beim Saisonfinale in Watkins Glen verloren die Grande Nation und die Königsklasse eines ihrer größten Talente. Sein zum Freund gewordener Mentor Jackie Stewart verzichtete anschließend auf das Rennen – und beendete seine Karriere als amtierender Weltmeister nach 99 Grands-Prix-Starts.

Von: **Philipp Körner**

Die Klaviersonate Nr. 8 war ein Wendepunkt im Leben von Ludwig van Beethoven. Mit gerade einmal 27 Jahren schrieb das Bonner Genie sein ebenfalls „Pathétique“ genanntes Meisterwerk und schaffte durch es das, was Experten später als seinen „Durchbruch zum eigenen Ausdrucksstil“ feierten. Einer der berühmtesten Bewunderer der Sonate war der Franzose François Cevert. Jackie Stewart erzählt: „Eine Woche vor seinem Unfall haben meine Frau Helen und ich ihn zu einem Urlaub auf Bermuda mitgenommen. Im Hotel stand ein Klavierflügel. Er nahm die Hülle von ihm und trug sein Lieblingsstück vor. Die alten Leutchen dort waren sehr von ihm angetan. Und fortan spielte er jede Nacht.“

Dass der 1944 in Paris geborene Sohn eines jüdischen Juweliers zum Formel-1-Star mit Hunt-Kaliber wurde, war gleichzeitig unvorstellbar und vorgezeichnet. Cevert, der aus Angst vor den Nazis den Nachnamen seiner Mutter erhalten hatte, faszinierten zwar seit seiner Kindheit Motoren. Sei-

François Cevert

Geburtstag: 25.02.1944
Geburtsort: Paris
Herkunftsland: Frankreich

KARRIERE
1968: Franz. Formel 3 (Meister)
1970: Formel 1 (22.)
1971: Formel 1 (3., ein Sieg)
1972: Formel 1 (6.)
1972: Zweiter in Le Mans
1973: Formel 1 (4.)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ne Familie sah im blauäugigen Nachwuchs aber lieber einen Stammhalter des aristokratischen Familiengeschäfts. Passend dazu standen Klavierunterricht und elitäre Sportarten auf dem Stundenplan des Sprösslings. Nach Ceverts Militärdienst kam es zum unvermeidbaren Krach mit dem Vater. Dieser sah keinen Sinn darin, seinem Sohn Wochenenden für automobile Aktivitäten freizugeben. François nahm das Schicksal dann in die eigenen Hände.

Kennenlernen mit Stewart

Wohl auch dank seines Charmes schlug sich Cevert bei Bewerbungen daraufhin gut genug, um 1966 ohne fremde Unterstützung am Nachwuchs-Wettbewerb „Volant Shell“ teilzunehmen. Ausrichter war die in Magny-Cours beheimatete Rennschule Winfield, welche jungen Talenten so den Weg in die Formel-3-Szene ebnen wollte. Der erste Gewinner der Auszeichnung war im Jahr 1963 der spätere Le-Mans-Sieger Jean-Pierre Jaussaud.

Als Prämie für den Sieg bekam François Cevert ein Alpine-F3-Auto gestellt, welches sich im Nachhinein als unterlegen herausstellte. Cevert haderte mangels Erfahrung zusätzlich mit der Abstimmung. Trotz des holprigen Einstiegs in die Formelwelt konnte er in höheren Kreisen auf sich aufmerksam machen. Angesichts des gemeinsamen Sponsors Elf beschäftigten sich Ken Tyrrell und Jackie Stewart mit den besten Schülern der Winfield-Rennschule, unter denen Cevert hervorstach. Stewart erinnert sich: „François war der Vorzeigeschüler. Wir haben ihn uns als Talent für die Zukunft vorgemerkt, aber noch nicht als künftigen Formel-1-Fahrer.“ Dank des Titels in der französischen Formel 3 im Jahr 1968 nahm Ceverts Karriere endgültig an Fahrt auf.

> „Ich fuhr wie ein Verrückter und habe nicht genug nachgedacht. Jackie hat all das beendet.“
>
> François Cevert

Bekanntheit brachte hierbei auch die Ehe seiner Schwester Jacqueline Cevert mit einem weiteren französischen Rennsport-Helden der 1960er- und 1970er-Jahre: Jean-Pierre Beltoise.

In der Saison 1969 stieg der Youngster in die Formel-2-Szene auf, wo er als Tecno-Werksfahrer gegen zahlreiche große Namen antrat. Besonders historisch war das Rennen auf dem Highspeed-Kurs von Reims. Cevert schlug unter anderem den final viertplatzierten Stewart. Um den hart erkämpften Erfolg spannt sich bis heute der Mythos, dass damit die Formel-1-Karriere von Cevert quasi besiegelt wurde. Die Wahrheit lag eher im Finanziellen: Das Tyrrell-Team brauchte 1970 dringend einen neuen französischen Fahrer, nachdem sich der Jungpilot „Johnny“ Servoz-Gavin eine Augenverletzung zugezogen hatte. François Cevert war der beste Kompromiss aus Talent und einem glücklichen Sponsor.

Mehr als ewiger Zweiter?

Der erste Grand Prix des Franzosen war auf mehreren Ebenen historisch. Zum einen debütierte er in Zandvoort mit zwei weiteren späteren Siegern: Clay Regazzoni und Peter Gethin. Zum anderen verstarb Piers Courage bei einem Horrorunfall. Nur wenige Monate später verfolgte Cevert in Monza aus nächster Nähe den Abflug von Jochen Rindt. Der Newcomer erklärte, dass er an diesem Wochenende realisierte, dass auch er sterben könnte.

Teamboss Ken Tyrrell nahm bewusst Druck von seinem neuen Schützling. Um Cevert so gut wie möglich durch das mörderische Umfeld zu leiten, bat er Stewart, ihm das Handwerk beizubringen. Stewart gab zu, erst keinen Gefallen an der Rolle als „Nanny“ gefunden zu haben. Doch der Sturm-und-Drang-Charakter von Cevert übermannte dann doch den Schotten. Sein Schüler erklärte dankbar: „Ich fuhr wie ein Verrückter und habe nicht genug nachgedacht. Jackie hat all das beendet.“ Aus dem Lehrer-Schüler-Duo wurde schließlich eine enge Freundschaft. Angeführt von seinem „Maestro“ komplettierte Cevert mehrere Tyrrell-Doppelsiege. Der Sprung auf die höchste Stufe gelang dem Pariser nur einmal – 1971 in Watkins Glen. Er war der erste französische GP-Sieger seit Maurice Trintignant (1958), was Cevert endgültig einen Heldenstatus in der damals boomenden Motorsport-Nation verlieh. Folgerichtig trat er zusätzlich für Matra in Le Mans an und holte 1972 mit Rang 2 sein bestes Ergebnis.

1973 entschied sich Jackie Stewart zum Rücktritt, aber offenbarte sich zunächst nur Ken Tyrrell. Dank seines vorzeitigen dritten Titels sollte das Finale in den USA den perfekten Abschluss bilden. Obendrauf wäre es der 100. GP gewesen. Sein „Le Prince“ genannter Schüler stand damit vor seiner Krönung zum Leader. Auf der Jagd nach der Bestzeit verlor Cevert am 6. Oktober die Kontrolle in den extremen Esses von Watkins Glen und zerschellte auf grausame Weise in den Leitplanken. Stewart verzichtete auf das Rennen und verließ die große Bühne, ohne sie je zu vermissen. „Ich glaube, ich konnte ihn zu einem Weltmeisterfahrer machen“, erzählt Stewart. „Ich wäre so stolz auf ihn gewesen.“ Zahlreiche Fotos in seinem Haus erinnern den Schotten an seinen Freund – und natürlich die Melodie von Klaviersonate Nr. 8. ■

MOTORSPORT IMAGES

Nach Überzeugungsarbeit durch Ken Tyrrell nahm sich Stewart Ceverts an

MOTORSPORT IMAGES

1971 erkämpfte François Cevert in Watkins Glen seinen einzigen GP-Sieg

MOTORSPORT IMAGES

Parallel zur F1-Saison 1972 gewann Cevert ein Rennen in der Can-Am …

MOTORSPORT IMAGES

… und wurde in Matra-Diensten Zweiter bei den 24 Stunden von Le Mans

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Meister-Déjà-vu

BR FOTO

Wieder 1: Daniel Zils und Oskar Sandberg verteidigten den Titel mit Philipp Leisen

Und da war es Nummer 6: Das Team Adrenalin Motorsport sicherte sich mit Daniel Zils, Philipp Leisen und Oskar Sandberg erneut den Titel in der Nürburgring Langstrecken-Serie. Beim Scherer-Team PHX machte man Ernst Moser zum Abschied ein Geschenk mit dem Gesamtsieg.

Von: **Bianca Leppert**

Man könnte durchaus Parallelen mit der Dominanz von Red Bull oder Mercedes in bestimmten Phasen der Formel 1 ziehen. Okay, die Nürburgring Langstrecken-Serie ist eine andere Abteilung, aber mit sechs Titeln in Folge ist Adrenalin Motorsport wieder einmal das Team, das es zu schlagen galt. Nun löste man sogar Scheid Motorsport an der Spitze der Statistik ab. Daniel Zils, Oskar Sandberg und Philipp Leisen sicherten sich mit einem Klassensieg in der VT2+R+4WD mit dem BMW 330i die Meisterschaft.

Zils und Sandberg wiederholten ihren Erfolg aus dem vergangenen Jahr, und Leisen bringt es immerhin auf vier Saisons, in denen er sich Meister nennen durfte. „Wahnsinn, mir fehlen noch die Worte“, sagte Daniel Zils. „Es mag von außen betrachtet einfach ausgesehen haben, aber es war eine harte Nummer mit sehr viel Anspannung.“ Die Konkurrenten von Sorg Rennsport (Fabio Grosse, Patrik Grütter und Heiko Eichenberg) hätten mindestens die Klasse Cup 3 mit dem Porsche Cayman gewinnen müssen, und das Adrenalin-Trio hätte nicht schlechter als mit Platz 3 abschneiden dürfen. Am Ende liefen Grosse/Grütter/Eichenberg auf dem zweiten Platz in der Klasse ein.

> „Es hat nichts mit Glück zu tun. Du darfst keine Fehler machen und brauchst ein Umfeld, in dem alle ihr volles Potenzial ausschöpfen.“
>
> Matthias Unger, Adrenalin

Neun Siege in neun Rennen

„Wir hatten auch in diesem Jahr einfach das beste Paket“, sagte Oskar Sandberg. „Wir waren ein sauschnelles Fahrertrio, das Auto war immer perfekt, die Reifen haben immer gepasst, und nicht zuletzt hat unser Team immer die richtigen Entscheidungen getroffen – das war, wie schon im Vorjahr, das Geheimnis unseres Erfolges.“

Die Bilanz des Adrenalin-Trios liest sich tadellos. Neun Klassensiege in neun Rennen plus den

BR FOTO

Die Klassensieger-Trophäe in der Kategorie VT2-FWD ging an das Duo Mertens/Dannesberger

BR FOTO

Sorg schrammte nur knapp am Gesamt-Titel vorbei

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Triumph beim 24h-Rennen Nürburgring als Zuckerl obendrauf. „Dass wir so oft gewinnen, hat nichts mit Glück zu tun“, so Teamchef Matthias Unger. „Es geht darum, keine Fehler zu machen und als Team ein so gutes Umfeld zu schaffen, dass alle ihr volles Potenzial ausschöpfen können.“ Leisen ist mit vier Titeln in der Serie nun auf den Fersen von Heinz-Otto Fritzsche und Johannes Scheid mit je fünf Triumphen. „Mein Ziel sind auf jeden Fall sechs Titel“, sagte Leisen hoch motiviert.

Ausgelassen war die Stimmung auch beim Team Scherer PHX. Zum offiziellen Abschied von Teamgründer Ernst Moser bescherten ihm Frank Stippler und Christopher Mies den Gesamtsieg. Nach einem Jahr, in dem es immer wieder Rückschläge aufgrund von Reifenschäden gab, steuerte das Duo beim PAGID Racing 47. DMV Münsterlandpokal einem souveränen Sieg entgegen. Mit 46,122 Sekunden Vorsprung überquerte der Audi R8 mit der Startnummer 5 die Ziellinie als Erster.

Abschied von Ernst Moser

„Es war ein harziges Jahr, das auch so langsam auf die Stimmung des Teams geschlagen hat. Wir hatten einfach das Dauerpech gepachtet. Beim letzten Rennen gab es einen leichten Aufwärtstrend, den wir jetzt fortgeführt haben“, sagte Stippler. „Zudem endet eine Ära mit Audi und mit Ernst Moser, mit dem ich schon seit 15 Jahren verbunden bin. Ich habe mit Christopher Mies vereinbart, dass wir das Ding zum Ende der Saison noch einmal ausquetschen wie eine Zitrone, um Ernst den Sieg schenken zu können – und das hat geklappt.“

Der zweite Platz ging an das Mercedes-AMG Team GetSpeed, die mit Fabian Schiller und Lucas Auer angetreten waren. Vor allem der Kampf am Ende des Rennens zwischen Schiller und Patric Niederhauser, der zum ersten Mal mit Julien Andlauer einen Porsche 911 GT3 R für Rutronik pilotierte, unterhielt die Fans.

> „Es endet mit Audi und Ernst Moser eine Ära. Ich habe mit Mies vereinbart, dass wir Ernst zum Abschluss noch einmal einen Sieg schenken wollen.“
>
> Frank Stippler, Scherer PHX

Auer bestritt hingegen erst sein zweites NLS-Rennen. „Fabian hat einen super Job gemacht“, sagte Auer. „Für mich ging es darum, ein paar Runden zu drehen und auf Speed zu kommen. Ich wollte schon dieses Jahr das 24h-Rennen fahren, das musste ich aber aufgrund meines Unfalls verschieben.“

Rutronik komplettierte das Podium mit Platz 3. „Für mich war es natürlich nicht easy, weil ich zum ersten Mal mit dem Auto gefahren bin“, erklärte Niederhauser. „Mir hat ein bisschen auf Julien gefehlt, aber ich bin happy, dass wir auf dem Podium gelandet sind.“ Andlauer war ebenfalls happy: „In den ersten paar Kurven war es etwas chaotisch. Auch unsere Strategie war ein bisschen anders als bei den Gegnern. Wir haben versucht, einen Undercut auf den Mercedes und den Audi zu machen. Aber ich habe in einer Code 60 etwas verloren, weil ein Auto vor mir nicht beschleunigt hat. Aber am Ende freuen wir uns über das Podium.“

Probleme bei Favoriten

Der Walkenhorst-BMW M4 GT3 von Christian Krognes und Kuba Giermaziak musste kurz vor Rennende noch einmal zu einem Tankstopp, weil man offensichtlich mit der Spritmenge doch nicht ganz hinkam, und landete damit nur auf dem vierten Rang. Die Pro-Am Wertung ging an Markus Winkelhock und Florian Spengler im Audi R8 von Car Collection, die den fünften Platz belegten.

Der Frikadelli-Ferrari, der eigentlich auch zu den Favoriten zählte, startete verzögert ins Rennen, weil der Kühler undicht war. Die beiden Falken-Porsche strauchelten mit verschiedenen Problemen. Im Kampf um die Spitzenposition wurde der 911 GT3 R mit der Startnummer 3 von einem Kontrahenten am Heck getroffen. Die Reparatur kostete Zeit, später folgten weitere Probleme, was letztlich dazu führte, dass man das Auto abstellte. Auch das Schwesterauto mit der Startnummer 4 wurde am Heck getroffen, was am Ende nur den 17. Platz einbrachte.

Glock und Aitken am Start

Das Saisonfinale lockte auch viele Promis in die Eifel. Dazu zählten zum Beispiel Ex-F1-Pilot Timo Glock, der seine Permit auf einem BMW 240i machte, und DTM-Pilot Jack Aitken, der ebenfalls an seiner Permit arbeitete. Das Ziel von Glock: Das 24h-Rennen 2024. Mit dem Team Up2Race und seinen Mitstreitern Anton Abee und Michel Albers kam er auf dem vierten Rang in der mit neun Autos besetzten Klasse ins Ziel. Aitken startete auf einem Hyundai i30 N bei Walkenhorst Motorsport und feierte auf Anhieb mit den Fahrerkollegen Manuel Maldonado und Bailey Voisin einen Klassensieg in der VT2 FWD.

Die Klassensieger-Trophäen wurden beim Finale natürlich auch vergeben. In der SP10 machten Nick Wüstenhagen/Thorsten Wolter mit dem BMW M4 GT4 das Rennen, im BMW 240i Cup ging die Krone an Yannick Fübrich/Sven Markert/Nils Steinberg, in der SP8T an Reinhold Renger/Florian Wahl, in der VT2-FWD an Daniel Mertens/Christian Dannesberger. ■

NLS, 9. LAUF, PAGID RACING 47. DMV MÜNSTERLANDPOKAL

Pole-Position
#5, Stippler/Mies (Scherer Sport PHX, Audi R8 LMS GT3 Evo II), 7.53,935 min
Schnellste Runde
#5, Stippler/Mies (Scherer Sport PHX, Audi R8 LMS GT3 Evo II), 7.51,908 min

1.	#5	Stippler/Mies	Scherer Sport PHX	Audi R8 LMS GT3 Evo II	SP9 Pro	29 Runden
2.	#9	Auer/Schiller	Mercedes-AMG Team GetSpeed	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 46,122 s
3.	#21	Andlauer/Niederhauser	Rutronik Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 1.09,122 min
4.	#34	Krognes/Giermaziak	Walkenhorst Motorsport	BMW M4 GT3	SP9 Pro	+ 1.13,489 min
5.	#20	Spengler/Winkelhock	Car Collection Motorsport	Audi R8 LMS GT3 Evo II	SP9 Pro-Am	+ 2.53,549 min
6.	#24	Dörr/Dörr/Turner	Dörr Motorsport	Aston Martin Vantage GT3	SP9 Pro	+ 3.15,304 min
7.	#35	Pereira/Trogen	Walkenhorst Motorsport	BMW M4 GT3	SP9 Pro	+ 3.23,459 min
8.	#18	De Leener/Olsen	Dinamic GT	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 5.07,099 min
9.	#17	Dumarey/Böckmann/Ortmann	PROsport-Racing	Aston Martin Vantage GT3	SP9 Pro-Am	+ 7.11,737 min
10.	#102	Bünnagel/Nagelsdiek/Piana	Black Falcon Team IDENTICA	Porsche 911 GT3 Cup	Cup 2	+ 8.08,511 min

BR FOTO

Nordschleifen-Neuling: Timo Glock machte seine Permit

BR FOTO

Erster Gesamtsieg: Frank Stippler und Chris Mies schenkten den Triumph Ernst Moser

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

PORSCHE

Porsche im Party-Modus

Ende September feierte Porsche bei der siebten Ausgabe der Rennsport Reunion ein Verbrenner-Vollgas-Festival – für Fans, Racer und die Fahrzeugbesitzer. Mit am Start waren auch viele Porsche-Fahrerlegenden – und fast alle ikonischen Rennmodelle der Marke.

Von: **Marcus Schurig**

Nichts geht über Porsche!“ Kevin Miller ist mit seinem 993-Porsche auf eigener Achse von Salt Lake City (Bundesstaat Utah) zur kalifornischen Rennstrecke Laguna Seca gepilgert. „Wir sind im Konvoi mit fünf Porsche-Fahrzeugen 1400 Kilometer nach Monterey zur Rennsport Reunion gefahren, um die Marke, ihre Autos und die Historie zu feiern.“ Für Kevin und seine Porsche-Buddies war es bereits der dritte Trip zur Rennsport Reunion.

Für Nichtamerikaner ist die Porsche Rennsport Reunion, die heuer zum siebten Mal ausgetragen wurde, ein Phänomen vom anderen Stern: Über 90 000 Zuschauer pilgerten nach Laguna Seca, die meisten von ihnen sind Fans und Fahrzeugbesitzer. Die Zuschauer-Parkplätze waren brechend voll, die langen Staus bei der An- und Abreise brachten morgens und abends die älteren Modelle vom Schlage 356 oder 914 auch schon mal leicht ins Schwitzen.

Neue und alte Modelle hielten sich dabei die Waage, doch was bewegt so viele Fans, zur Rennsport Reunion zu reisen? „In Amerika gibt es die Kultur der Car Corrals, also markenbezogene Parkplätze für Fans bei Rennveranstaltungen“, erklärt Kevin Miller. „Bei fast allen IMSA-Rennen gibt es zum Beispiel den sogenannten „Porsche-Platz“, der für Fahrer der Marke Porsche reserviert ist – das ist eigentlich wie eine Art Clubtreffen.“

Der Pulsschlag der Marke

Eine solche Kombination aus Markentreffen und Rennsportfestival gibt es in Europa nicht – andere Länder, andere Sitten. Der Ex-Porsche-Werksfahrer Brian Redman und der ehemalige Porsche-Pressemann Bob Carlson hatten die Rennsport Reunion 2001 als Come Together für die historische Porsche-Rennszene gestartet. Die Ursprungsidee: eine Bühne für historische Porsche-Rennwagen zu schaffen, die von den ehemaligen Stars der Szene pilotiert werden. Die Idee zündete auf Anhieb, der Fanzuspruch wurde immer größer, im Laufe der Jahre entwickelte sich die Reunion zu einem Markentreffen.

Heute ist die Rennsport Reunion ein Ort, an dem man den Pulsschlag der Marke Porsche fühlen kann. Porsche Nordamerika unterstützt den Event genauso wie das Porsche Museum, allerdings widerstand man der Versuchung, die maximale Kontrolle anzustreben. Stattdessen lebt der Event von unten: Tausende Porsche-Fahrer pilgern mit alten und neuen 911 oder historischen 356 oder 944 nach Laguna Seca. Viele Porsche-Fans kommen dazu, auch wenn sie gar kein Fahrzeug besitzen. Auf der Rennstrecke sorgten über 300 historische

PORSCHE

911 GT3 R rennsport: Trackday-Auto auf GT3-Basis, limitiert, Preis: eine volle Mille

PORSCHE

Wiederauferstehung des Diesels bei Porsche: Traktor-Rennen in Laguna Seca

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Rennwagen unterschiedlicher Alterslassen für Track-Action, zumeist pilotiert von Amateuren. In den technisch aufwendigen Topklassen sowie bei den Demofahrten öffnet das Werk seine unermessliche Museums-Schatztruhe und sorgt obendrein für bekannte Kutscher.

Endlich mal ohne Servo

„Eigentlich hatte ich hier zum ersten Mal in meiner Karriere die Gelegenheit, mich auf einen alten Porsche 962 einzuschießen", erzählt der ehemalige Porsche-Werksfahrer und Le-Mans-Sieger Marc Lieb. Der Ludwigsburger spulte mir großer Freude Runden in einem Kremer Leyton House 962 CK6 ab: „Das waren tolle Rennautos, die dem Fahrer einiges abverlangt haben. Die haben richtig Abtrieb, dazu sehr breite Reifen, die auf einem aktuellen Entwicklungsstand sind, damit sind sie richtig schnell. Und man braucht kräftige Unterarme, es gibt keine Servolenkung!"

Porsche karrte Fahrerhelden aus verschiedenen Generationen nach Laguna Seca: Marc Lieb, Romain Dumas oder Jörg Bergmeister verkörperten die junge Vergangenheit, die aktuellen Stars wie Nick Tandy, Felipe Nasr oder Matt Campbell vergnügten die Fans mit Demorunden des aktuellen Porsche-Le-Mans-Prototyps 963 LMDh und des Vorgängermodells Porsche 919 Hybrid. Auch die ältere Generation war stark vertreten: Jochen Mass, Jacky Ickx, Derek Bell und Thierry Boutsen kritzelten fleißig Autogramme und gaben Interviews, ebenso wie Porsches Ingenieurs-Legende Norbert Singer.

„Die Rennsport Reunion ist absolut einzigartig, hier wird deutlich, was die Marke Porsche für viele Menschen bedeutet", erklärt Alwin Springer, der bei der Veranstaltung gemeinsam mit dem langjährigen Werksfahrer Patrick Long als Grand Marshal agierte. Der frühere Präsident von Porsche Motorsport North America ergänzt: „Wieder mal waren die Fans und Besitzer von Rennwagen in ihrer Leidenschaft vereint. Das macht die besondere Stimmung aus. Auch für mich: Ich habe unzählige Freunde aus meiner Karriere getroffen – es fühlte sich wie ein Familientreffen an."

Auch Porsche-Vorstand Michael Steiner gab zu, dass die Rennsport Reunion ein Verbrennerdominierter Event sei – und so röhrten und röchelten Porsche-Rennwagen vier Tage lang von morgens 8.00 Uhr bis abends um 18.00 Uhr lautstark um die Wette. Sehr zur Freude der 90 000 zahlenden Zuschauer – übrigens der mit Abstand publikumsstärkste Event des Jahres für die kalifornische Kultpiste.

Schön auch, dass es nicht immer bierernst zuging: Die zwei Rennen mit alten Porsche-Traktoren (immerhin fast 30 Wagen!) gerieten völlig überraschend zum größten Zuschauermagneten, obwohl es sich eigentlich um eine Blödelei handelte. Ex-Profi Jörg Bergmeister nahm die Einladung von Ex-Profi Patrick Long an, den Traktor von Vater Long zu pilotieren. Erwartungsgemäß geriet die Sache sofort außer Kontrolle: Bergmeister trainierte am Vortag noch schnell den obligatorischen Le-Mans-Traktor-Start, den er prompt gewann. „Aber mir fehlte einfach Topspeed im Vergleich zu den Vierzylinder-Traktoren." Typisch Rennfahrer: Immer haben sie irgendwelche Ausreden!

Simracing vs. Luftkühlung

Die Traktor-Episode belegt aber den Charme des Events, der sich durch eine staunenswerte Mischung aus Seriosität und Anarchismus auszeichnet: Sportlich reichte die Spanne vom Porsche Carrera Cup Nordamerika, der in Laguna Seca sein Finale bestritt, bis zum Traktor-Gebolze. Die für diesen Event bestimmten „Ikonen" (Porsche 550 Spyder, Porsche 917/30 und der aktuelle LMDh-Porsche 963) schlossen den historischen Kreis aus 75 Jahren Porsche. Neben Past und Present gab es natürlich auch Future: Bei der Shuttle-Flotte dominierten die vollelektrischen Taycan-Modelle, gewandet in coole 70er-Jahre-Designfarben, auch der vollelektrische GT4 e-Performance-Rennwagen durfte nicht fehlen, ebenso ein Zelt für die junge SimRacing-Community.

PORSCHE

PORSCHE

Für die Rennsport Reunion karrte Porsche extra seine Helden nach Kalifornien, mit dabei: Kult-Renningenieur Norbert Singer (oben) und Le-Mans-Sieger Derek Bell

Zu guter Letzt warf Porsche noch ein Trackday-Guzerl in den Ring: Der Porsche 911 GT3 R rennsport richtet sich mit seiner kolossalen Heckflügel-Kopie vom 935/77 Brumos-Porsche, dem satten Preis von gut einer Million Dollar und der heutzutage gängigen Limitierung – hier auf 77 Exemplare – an sehr wohlhabende Trackday-Kunden, die eh schon alles haben.

Wie sagte doch Kevin Miller aus Utah: „Nichts geht über Porsche." Das Motto galt auch wieder bei der Rennsport Reunion Nummer 7 – und zwar an allen Fronten. ■

PORSCHE

Ikonische Momente: Die schellen Schlachtrösser fuhren im „Stuttgart Cup"

PORSCHE

919: Hybridmonster ohne Hybrid

PORSCHE

Marshals: Long (l.) und Springer

PORSCHE

Porsche bis zum Horizont: Tausende Porsche-Besitzer pilgerten zur Reunion

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die siegreiche WRT-BMW setzte sich gleich beim Start in Führung

IGTC

BMW dominiert IGTC

Das belgische Team WRT holte beim vierten Lauf der Intercontinental GT Challenge (IGTC) in Indianapolis den dritten Saisonsieg für BMW: Philipp Eng, Dries Vanthoor und Sheldon van der Linde gewannen das 8h-Rennen überlegen. Eigentlich hätten WRT und BMW sogar einen Doppelsieg in Amerika einfahren müssen, aber …

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

So eine Dominanz hat die IGTC-Meisterschaft lange nicht mehr gesehen: BMW holte beim zweiten Lauf in Kyalami einen Doppelsieg, beim 24h-Rennen in Spa stand das deutsche Rowe-Team auf der obersten Stufe des Podests – und beim dritten Rennen in Indianapolis war das belgische BMW-Team WRT auf gutem Weg, einen weiteren Doppelsieg einzufahren. Am Ende reichte es zwar wegen eines Unfalls des Schwesterautos nur zum Sieg des BMW mit der Startnummer 30 (Philipp Eng, Sheldon van der Linde, Dries Vanthoor). Im Ziel hatte der M4 GT3 einen Vorsprung von fast einer Minute auf den zweitplatzierten Mercedes AMG GT3 des Craft-Bamboo-Teams (Maximilian Götz, Raffaele Marciello, Jules Gounon), auch der dritte und letzte Podestplatz ging an Mercedes.

Die drückende Überlegenheit der BMW M4 war denn auch das große Gesprächsthema im IGTC-Fahrerlager von Indianapolis. Im Qualifying belegte die beiden WRT-BMW nur die Plätze 4 und 6, im Rennen zeigte sich ein komplett anderes Bild: Gleich beim Start setzte sich der später siegreiche BMW an die Spitze, woraus später eine Doppelführung wurde, als die Crew des Schwesterwagens mit der Nummer 31 (Augusto Farfus, Maxime Martin, Charles Weerts) auf Platz 2 vorrückte.

Von da an kontrollierten die beiden BMW die Pace an der Spitze und setzten sich konsequent von den Verfolgern ab. Die einzige offene Frage war, welcher BMW am Ende das Rennen gewinnen würde. Das führende Auto musste zur Rennmitte eine Durchfahrtsstrafe antreten, weil das WRT-Team Pilot Vanthoor zu spät zum Boxenstopp hereingeholt hatte, weshalb der Belgier die erlaubte Stint-Fahrzeit von 65 Minuten um satte 11 Sekunden überschritt.

Nach diesem Fauxpas hielt das Schwesterauto von Farfus, Weerts und Maxime alle Trümpfe für den Sieg in der Hand, obwohl ein Reifenschaden einen Extrastopp nötig gemacht hatte. Trotzdem hatte Farfus nach fünfeinhalb Rennstunden einen Vorsprung von über 30 Sekunden, doch der Brasilianer verspulte sich im Überrundungsverkehr des eh nur 22 Wagen starken IGTC-Feldes. Farfus wurde von einem Mercedes und einem Ferrari trotz blauer Flaggen aufgehalten und versuchte in Turn 1 mit der Brechstange vorbeizugehen. Das Manöver ging in die Hose, das Team musste eine beschädigte Spurstange tauschen, weshalb der zweite Pro-BMW nur auf Platz 17 ins Ziel kam.

BMW: Doppelsieg versiebt

„Der Unfall geht auf meine Kappe“, gab ein zerknirschter Augusto Farfus zu, aber er notierte auch, dass die anderen Fahrzeuge die blauen Flaggen komplett ignoriert hätten. „Wir hatten zwei sehr starke Autos im Feld, wobei uns die kühleren Bedingungen ebenso geholfen haben wie der geringe Reifenabrieb in Indianapolis“, gab WRT-Teamchef Vincent Vosse zu Protokoll. „Beides zusammen spielte uns in die Hände, und normalerweise hätten wir den Vorteil in einen Doppelsieg umwandeln müssen, was wegen des Unfalls leider nicht geklappt hat – aber solche Fehler passieren halt mal.“

Powervorteil für BMW M4?

Die geschlagene Konkurrenz jammerte vor allem über die große Dominanz von BMW: „Wir waren nicht annähernd in der Lage, mit BMW zu kämpfen“, sagte Mercedes-Teamchef Darryl O’Young, dessen Craft-Bamboo-Team mit den Piloten Götz/Marciello/Gounon im Ziel gut eine Minute Rückstand auf den siegreichen BMW hatte.

Fraglos profitierte BMW von einem deutlichen Temperatursturz von Mittwoch auf den Rennsamstag. Bereits bei anderen Langstreckenrennen wie in Spa oder am Nürburgring war BMW in der Lage, sich bei kühlen Temperaturen von den GT3-Verfolgern abzusetzen. Offenbar hat der BMW-Turbomotor bei guten Rahmenbedingungen (niedriger Luftdruck, tiefe Temperaturen) einen deutlichen Powervorteil.

Porsche weit weg

Das kleine Startergeld und die Dominanz von BMW machten das Rennen zu einer langweiligen Prozession. Mercedes hielt mit den Plätzen 2 und 3 immerhin die Meisterschaft offen: Jules Gounon behielt die Führung, aber der beste BMW-Pilot, Philipp Eng, liegt vor dem Finale in Abu Dhabi nur noch acht Punkte zurück, dahinter folgen mit Sheldon van der Linde und Dries Vanthoor zwei weitere BMW-Piloten. Andere Marken und Piloten haben keine Chancen mehr: Der bestplatzierte Porsche von Wright Motorsports schaffte in Indy nur Platz 4 – mit zwei Runden Rückstand auf den siegreichen BMW. ■

VIERTER LAUF INTERCONTINENTAL GT CHALLENGE

IGTC-Rennen in Indianapolis (USA)
Streckenlänge: 4,192 Kilometer; Renndistanz: 1391,744 Kilometer

1.	Van der Linde/Vanthoor/Eng	WRT-BMW M4 GT3	332 Runden
2.	Götz/Marciello/Gounon	Craft Bamboo-Mercedes AMG GT3	+ 53,110 sec
3.	Engel/Stolz/Juncadella	GruppeM-Mercedes AMG GT3	+ 53,640 sec
4.	Snow/Hindman/Heylen	Wright Motorsport-Porsche 911 GT3	+ 2 Runden
5.	Bachler/McAleer/Filgueiras	RS1-Porsche 911 GT3	+ 3 Runden
6.	Kurtz/Siegel/Braun	Crowdstrike-Mercedes AMG GT3	+ 3 Runden
7.	Au/Renauer/Heinrich	Huber Motorsport-Porsche 911 GT3	+ 4 Runden
8.	Lucas/Estep/Cairoli	MDK Motorsport-Porsche 911 GT3	+ 4 Runden
9.	Koch/Branam/Bell	TR3 Racing-Mercedes AMG GT3	+ 4 Runden
10.	Hui/Froggatt/Cheever	Sky Tempesta-Ferrari 488 GT3	+ 5 Runden

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sportwagen-WM (WEC) / IMSA: Aston Martin steigt in die Hypercar-Klasse ein

Aston: Werk oder Kunde?

Aston Martin steigt 2025 in die Hypercar-Topklasse des Langstreckensports ein. Auf dem Plan stehen Einsätze in der amerikanischen IMSA-Serie sowie in der Sportwagen-WM, das wurde letzten Mittwoch bekannt gegeben. Damit haben theoretisch zehn Hersteller ein Hypercar, die Frage lautet nur: Wie viel Werks-Engagement steckt hinter dem LMH-Projekt von Aston Martin?

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

ASTON MARTIN

Nun kommt der Valkyrie-Sportwagen also doch als Hypercar nach Le Mans

Seit langer Zeit gibt es Gerüchte, dass Aston Martin in die LMH-Topklasse der WEC einsteigen könnte. Im Jahr 2019 gab es sogar konkrete Verhandlungen zwischen ACO/FIA und Aston Martin, doch Ende 2020 erteilten die Briten offiziell eine Absage, obwohl das LMH-Reglement extra für Aston Martin um die Zulassung straßenbasierter Sportwagen erweitert worden war – denn Aston Martin wollte mit dem Ableger des Straßenautos Valkyrie in die WM einsteigen.

Jetzt hat es also doch noch geklappt: Auf einer Pressekonferenz verkündete Aston Martin den Einstieg für 2025. Doch gleich im zweiten Satz der Pressemitteilung erfolgt der Verweis auf Heart of Racing, dessen Teambesitzer, der Videospiel-Tycoon Gabe Newell, die Sache offensichtlich angeschoben hat. „Dank der großartigen Unterstützung und Deckung von Heart of Racing wird Aston Martin ab 2025 jeweils ein Auto in der IMSA-Serie und der WEC einsetzen." Werksprogramm oder doch nur Kundensport? Beim Formel-1-GP in Katar wurde klargestellt, dass die F1-Piloten, darunter der erfahrene Le-Mans-Pilot Fernando Alonso, nicht zum Zuge kommen werden.

Technisch ist noch nicht allzu viel bekannt: Als erstes LMH-Auto basiert das Valkyrie-Hypercar auf einem Straßenchassis, allerdings mit Anpassungen für den Rennbetrieb. Das Bodywork muss komplett neu gestaltet werden, um die Performance-Fenster des LMH-Reglements einzuhalten, wie beim Verhältnis von Luftwiderstand zu Abtrieb. Da der LMH-Valkyrie ohne Hybrid antritt, muss allein der V12-Motor die Leistungsvorgabe von 700 PS erfüllen – im Vergleich zum Straßenauto muss die Leistung also sogar deutlich reduziert werden. Für das Redesign des Bodykits soll die Aeroabteilung des F1-Teams verantwortlich sein. ■

Nürburgring Langstrecken-Serie (NLS): Wie geht es 2024 weiter?

Terminkalender im Umlauf

Auch nach dem Urteil zugunsten der VLN Sport GmbH brodelt es in der Gerüchteküche im Fahrerlager der Nürburgring Langstrecken-Serie. Wann ist mit der Berufungsentscheidung zu rechnen, und wie läuft das mit den Terminen für 2024? Wir geben einen Überblick über die aktuellen Entwicklungen.

Von: **Bianca Leppert**

Der letzte Stand war: Die VLN Sport GmbH hat den Rechtsstreit mit der Nürburgring 1927 GmbH gewonnen und sollte acht Termine zugesprochen bekommen. Inzwischen kursiert hinter den Kulissen ein Terminkalender mit acht Terminen, die wohl ganz allgemein für den Langstreckensport reserviert sind. Denn: Das Berufungsverfahren läuft ja noch.

Heißt: Sollte sich durch die Berufung, die die Nürburgring 1927 GmbH eingelegt hat, etwas ändern und die neu gegründete Nürburgring Endurance Serie (NES) auch Termine bekommen, wären diese wohl auch im Rahmen dieser acht festgesetzten Daten. Mit einer Entscheidung in Sachen Berufung ist Anfang bis Mitte Dezember zu rechnen. Zwar meinten im Fahrerlager viele, es wäre entweder schon Ende Oktober alles klar oder erst im Frühjahr – realistisch ist aufgrund der angesetzten Termine und Fristen aber der Dezember.

Daneben war zu hören, dass der Rheydter Club für Motorsport e.V. und der MSC Münster sich wieder zur VLN bekannt haben. Die beiden Clubs hatten sich zunächst dafür ausgesprochen, in einer neuen Gesellschafter-Konstellation mitmischen zu wollen. Offenbar wurde nun ein Kurswechsel vollzogen und man bekennt sich wieder zu seinen Wurzeln.

BR FOTO

Richtungsweisend: Die nächsten Wochen werden für die NLS spannend

Das muss wiederum ein Signal für die Nürburgring Endurance Serie sein. Denn man hatte ursprünglich mit diesen zwei Clubs als Veranstalter geplant. Nun wäre aber keiner der bisherigen Clubs aus der VLN bei der NES dabei, was bedeutet, dass man auf andere Veranstalter zurückgreifen müsste.

Hier hatte AvD-Generalsekretär Lutz-Leif Linden stets betont, es gäbe viel Interesse aus den Reihen des AvD. Allerdings wurden nie konkrete Clubs oder Vereine genannt. Es bleibt also offen, wie die NES sich organisieren könnte – selbst wenn man Termine ergattern sollte. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Schon bald wieder zusammen: Ott Tänak und WRC-Projekt-Chef Christian Loriaux

ROESELER

Rallye-WM

Tänaks Kehrtwende bestätigt

Drei Tage nach seinem zweiten Saisonsieg in Chile wurde per offiziellen Pressemitteilungen bestätigt, was längst durchsickerte: Nach nur einer Saison kehrt Ott Tänak von M-Sport zu Hyundai zurück.

Von: **Reiner Kuhn**

Direkt nach der Siegerehrung in Chile machte sich Ott Tänak auf den langen Rückweg in seine Heimat. Dort saß der Weltmeister von 2019 am Wochenende schon wieder hinterm Ford-Steuer – und gewann erneut. Zwar hörte Tänak bei der heimischen Saaremaa-Rallye im privaten Fiesta Rally2 auf die Ansagen von Junioren-Weltmeister Robert Virves, das hinderte ihn aber nicht daran, Landsmann Ken Torn (Skoda) mit 9,2 Sekunden Vorsprung auf Platz 2 zu verweisen.

Für den zweimaligen Saisonsieger wichtiger als der Erfolg vor der Haustür: Nach den beiden WM-Auftritten bei der Rallye Zentraleuropa und in Japan ist seine Zeit bei M-Sport nach nur einer Saison beendet – der 35-Jährige kehrt zu Hyundai zurück.

„Seit sich unsere Wege vor genau einem Jahr getrennt haben, hat das Hyundai-Team sehr intensiv an der neuen technischen Struktur gearbeitet“, erklärt der Este und spielt dabei auf die Verpflichtung von Teamchef Cyril Abiteboul und Technikchef François-Xavier Demaison an, die gemeinsam mit Christian Loriaux, nun WM-Projektleiter und Entwickler des Hyundai i20 Rally1, Christian Loriaux sowie dem früheren und künftigen Teamkollegen Thierry Neuville 2024 einen neuen Angriff starten wollen. „Unser Ziel wird nichts Geringeres sein als alle Titel zu gewinnen“, so der erfolgshungrige Tänak. Man darf gespannt sein. 2018 wechselte er von M-Sport zu Toyota und nach Zerwürfnissen mit der Teamleitung trotz des Titelgewinns 2019 zu Hyundai, von wo er nach drei wechselhaften Jahren wieder zu M-Sport zurückkehrte und nun abermals die Kehrtwende vollzieht.

Dem an der Schmerzgrenze kalkulierenden M-Sport-Team hilft das eingesparte Salär kaum: Mit dem kolportierten Werksduo Pierre-Louis Loubet und Adrien Fourmaux dürften 2024 gegen die übermächtigen Werksriegen von Toyota und Hyundai bestenfalls Achtungserfolge drin sein. ■

Rallye-WM I Nennliste der Rallye Zentraleuropa veröffentlicht

25 Lokalmatadore aus drei Ländern

Drei Wochen vor der neuen Rallye Zentraleuropa veröffentlichte der ADAC die Nennliste. Elf Tschechen, zehn Deutsche und vier Österreicher wollen sich bei ihrem Heimspiel mit der internationalen Elite messen.

Von: **Reiner Kuhn**

Insgesamt 68 Teams wollen bei der Premiere der Rallye Zentraleuropa (26.–29. Oktober) im Dreiländereck von Deutschland, Österreich und Tschechien dabei sein. Eine der kürzesten Anreisen zum Rallyezentrum nach Passau hat der in München lebende dreimalige Saisonsieger Sébastien Ogier, der in der Topklasse auf neun weitere Fahrer in Rally1-Hybriden trifft.

Die zweite WM-Liga ist mit über 30 Teilnehmern aus 16 Nationen breit und stark besetzt. Von den 25 Heimspielern haben zehn für die WRC2 genannt. Bei den vier Tschechen steht besonders der sowohl in der Rallye-EM als auch in der WRC2 aktive Eric Cais im Rampenlicht, der 24-Jährige gewann im Vorjahr die als WM-Generalprobe dienende 3-Städte-Rallye. Auch Sandro Wagner könnte die WRC2-Elite ärgern. Der österreichische Meister stand nicht nur beim EM-Lauf in Tschechien auf dem Podium, auch er war bei der 3-Städte-Rallye schon siegreich. Drei weitere Skodas bringt das BRR-Team für WM-Routinier Armin Kremer, der mit einem Auge noch auf den Gewinn des FIA-Masters-Cups schielt, den in der Rallyeregion aufgewachsenen Albert von Thurn und Taxis sowie den jungen Österreicher Martin Roßgatterer an den Start. Johannes Keferböck komplettiert das heimische WRC2-Feld und kämpft mit Kremer um WM-Punkte im Masters-Cup. Anders Christian Allkofer, der beim heimischen WM-Lauf sein Allrad-Debüt feiert und dazu vom bewährten Renault Clio in einen Ford Fiesta Rally2 wechselt.

ROESELER

Noch mal nachgerechnet: Kremer hat noch Titelchancen im FIA-Masters-Cup

Eine Klasse tiefer kommt es zum Generationenvergleich zwischen dem 18 Jahre jungen Fabio Schwarz sowie seinem zwei Jahre älteren tschechischen Ford-Markenkollegen Filip Kohn mit dem 50-jährigen Renault-Urgestein Carsten Mohe im neuen Clio Rally3. Bei den Fronttrieblern gilt Opel-Junior Timo Schulz im Corsa Rally4 als klarer Favorit, dem die Privatiers Wolfgang Irlacher, Timo Weigert, Thomas Pahlitzsch (alle Peugeot) und Christian Wallner (Ford) kaum etwas entgegenzusetzen haben sollten. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

RED BULL

Deutschlands erster Sieg

Ex-DTM-Champion Timo Scheider sorgte in Kapstadt für eine Rallycross-Sensation. Auf baugleichem RX2e-Renner bezwang er Titelverteidiger Johan Kristoffersson.

Von: **Sven Kopf**

Der erste Erfolg am Kap der Guten Hoffnung ging an Niclas Grönholm. Seine Teamkameradin Klara Andersson saß mit im Boot, denn der Erfolg wurde auf dem Wasser eingefahren – im Vorprogramm zur Doppelveranstaltung gab es ein Wettrennen mit Drachenbooten. Neben Fototerminen und Autogrammstunden sowie einem Besuch im Frühstücksfernsehen stand ein Ausflug zu einem Rehabilitationsprojekt für Schildkröten auf dem Programm. Timmy und Kevin Hansen verwahrten sich aber gegen jede symbolische Bedeutung, auch wenn zwei von ihnen adoptierte Babyschildkröten fortan ihre Namen tragen.

Aus dem Stand vorn dabei

René Münnich blieb dem Promotion-Rummel fern. Seine Abstinenz mag daran liegen, dass er einerseits kein großer Freund von solchem Trubel ist und ihm andererseits auch die Zeit fehlte, denn sowohl beim Start der Elektrifizierung im Vorjahr als auch nun in Südafrika war die Mannschaft von All-Inkl.com gewissermaßen ins kalte Wasser gesprungen. So waren Münnich und sein Teamkamerad Timo Scheider die Einzigen, die nach dem Brand der Lancia in Lydden Hill und dem vorläufigen Aus der RX1e-Autos noch keine Wettbewerbsmeter mit den aus der Not geborenen Ersatzfahrzeugen absolvieren konnten, ein klarer Nachteil gegenüber den anderen Teams, die bereits wertvolle Erfahrungen mit den elektrischen ZEROID-X1-Autos sammeln konnten, jenen voll elektrischen Einheits-Rennern, die sonst in der RX2e zum Einsatz kommen.

Auf der anderen Seite hat der technische Zwangsumstieg die technische Dominanz der Ex-VW-Werkstruppe von Kristoffersson gebrochen. Den vierten WM-Lauf bei den „Großen“ entschied der Weltmeister am Samstag zwar vor Kevin Hansen für sich, doch schon da deutete sich an, dass ein bestens aufgelegter Timo Scheider sein großes Ziel, einen WM-Sieg zu erreichen, nicht aus den Augen verloren hatte. In der Qualifikation markierte er eine Bestzeit und im Finale eroberte er den dritten Podestplatz seiner Rallycross-Karriere – und das bei seinem ersten Renneinsatz, seit die RX1e-Boliden auf Eis gelegt wurden.

Am Sonntag steigerte sich der Lahnsteiner noch einmal. Ein Plattfuß versaute zwar den ersten Quali-Lauf, aber er legte zwei Bestzeiten nach, zog damit als Punktbester ins Semifinale, das er ebenfalls gewann. Und so teilte er sich im Finale des fünften WM-Laufs die erste Startreihe mit Kristoffersson. Blitzartig flog Scheider davon, während der Weltmeister in der lang gezogenen ersten Kurve von Kevin Hansen ausbeschleunigt wurde. Der büßte im Verlauf des Rennens zwar die Frontschürze ein, nicht aber die zweite Position, und als alle die Jokerlap durchquert hatten, war Scheiders erster WM-Sieg perfekt und damit auch der erste für einen deutschen Fahrer.

Teamchef René Münnich war 2021 als erstem und bisher einzigem Deutschen ein Sieg bei den Supercars in der Europameisterschaft gelungen, nun schenkt Scheider dem All-Inkl.com-Team den ersten deutschen WM-Sieg. Entsprechend emotional fiel Scheiders Statement aus: „Die Konkurrenz ist so groß, und wir alle wissen, wie schwer es ist, Johan zu schlagen, deshalb bin ich super stolz auf mich und das Team. Sie haben so viel Energie in dieses Projekt gesteckt und an mich geglaubt. Es ist ziemlich überwältigend, um ehrlich zu sein“, erklärte Scheider, der diesen Sieg seinem Vater widmete, der vergangenes Jahr verstorben war. ■

FINALE LAUF 4

Ergebnis Samstag

1.	Kristoffersson
2.	K. Hansen
3.	Scheider
4.	T. Hansen
5.	Grönholm
6.	Veiby

FINALE LAUF 5

Ergebnis Sonntag

1.	Scheider
2.	K. Hansen
3.	Kristoffersson
4.	T. Hansen
5.	Andersson
6.	Grönholm

WM-STAND FAHRER

1.	Kristoffersson	107 Punkte
2.	K. Hansen	71 Punkte
3.	Scheider	68 Punkte
4.	Grönholm	63 Punkte
5.	T. Hansen	59 Punkte
6.	Veiby	54 Punkte
7.	Andersson	50 Punkte
8.	Loeb	29 Punkte

WM-STAND TEAMS

1.	Kristoffersson Motorsport	161 Punkte
2.	Hansen World RX Team	130
3.	Construction Equipment Dealer Team	113
4.	Special One Racing	46

RED BULL

Weltmeister Kristoffersson geschlagen: Timo Scheider

RED BULL

Erster WM-Sieg für das All-Inkl.com-Team

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

NICO MEYER

Nach durchwachsener EM-Saison darf Östberg doch noch einen Sieg feiern

Östbergs später Jubel

Lang brannte Lokalheld Miklós Csomós ein Feuerwerk ab und lag zeitweise 30 Sekunden vorn. Doch in der vorletzten Prüfung zeigte er plötzlich Nerven und warf seinen Skoda von der Strecke. Mads Östberg blieb dagegen cool und siegte vor dem ungarischen Meister Ferenc Vincze.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach einem Jahr Pause kehrte die Rallye-EM nach Ungarn zurück. Gut 200 Kilometer östlich von Budapest warteten zwölf mehr oder weniger kernige Asphaltprüfungen auf die Teams. Europameister Hayden Paddon verzichtete nach dem vorzeitigen Titelgewinn auf die weite Anreise aus Neuseeland. Damit stiegen die Chancen, dass sich nach Paddon (Portugal), Yoann Bonato (Italien), Martins Sesks (Polen und Lettland), Andrea Crugnola (Italien), Oliver Solberg (Schweden) und Jan Kopecký (Tschechien) beim achten Lauf ein sechster Fahrer in die EM-Siegerliste 2023 einträgt.

Die besten Chancen hatte neben den zahlreichen Lokalhelden Mads Östberg (Citroën), der den bunten Mix aus holprigen Wirtschaftswegen und mal mehr oder weniger schmutzigen Asphaltsträßchen in der Region Zemplén aus dem Vorjahr kennt, als er mangels internationalem Programm in Ungarn den Landestitel und hier den letzten seiner sechs Saisonsiege feierte.

Auf der kurzen Auftaktprüfung am Freitagabend markierte WRC2-Pilot Miko Marczyk die Bestzeit, knapp dahinter seine Skoda-Markenkollegen Martin Sesks und Erik Cais. Östberg wurde Vierter vor Efrén Llarena (Skoda), dem EM-Champion von 2022. Irlands Hoffnung Josh McErlean eckte nach wenigen Metern kräftig an, er stellte seinen Hyundai mit defekter Radaufhängung ab.

Miklós Csomós begann vorsichtiger. Der bei der Barum-Rallye nur knapp geschlagene Asphaltspezialist begnügte sich zu Beginn mit der elftschnellsten Zeit und drehte dann mächtig auf. Während EM-Asse wie Mathieu Franceschi (WP2), Filip Mareš oder Llarena (WP3) die ersten Reifenschäden beklagten, war der 30-jährige Lokalheld mit weichen Pirelli-Pneus auf fünf der sieben Samstag-Prüfungen Schnellster. Mads Östberg, der von MRF-Reifen zu Pirelli wechselte, lag im Etappenziel als Zweiter 22,6 Sekunden zurück. Dahinter folgte ein buntes Skoda-Trio mit dem ungarischen Meister Vincze (Hankook), dem Tschechen Cais (Michelin) und dem Letten Sesks (MRF). Bonato (Citroën) hatte vor dem sonntäglichen Schlussspurt über vier Prüfungen als Sechster schon knapp zwei Minuten Rückstand.

Am Morgen brannte Csomós erneut eine Bestzeit in die Bahn. Doch dann beschädigte er sich nach einem Dreher einen Vorderreifen und verlor über 20 Sekunden auf Verfolger Östberg, der zwar ebenfalls einen schleichenden Plattfuß beklagte, aber cool blieb und den Druck erhöhte. Prompt zeigte Csomós Nerven

NICO MEYER

Strich nach Einschlag als Erster die Segel: McErlean im Hyundai i20 Rally2

ERC

Hat aktuell einen Lauf: Der neue Landesmeister Vincze stürmte auf Platz 2

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

NICO MEYER

Brannte bis zum Abflug ein Bestzeiten-Feuerwerk ab: Lokalheld Csomós

und flog auf der vorletzten Prüfung ab. Damit war der Weg für Östberg frei. Dank Bestzeit auf der Powerstage feierte der 35-jährige Norweger mit 12,8 Sekunden Vorsprung auf Vincze den finalen EM-Sieg. Sesks holte mit 1,26 Minuten Rückstand seine erste EM-Podiumsplatzierung bei einer Asphaltrallye.

Maior feiert Junioren-Titel

Beim Finale zur Junioren-EM kämpften mit dem Rumänen Norbert Maior, dem Italiener Roberto Daprà und dem Norweger Ola Nore drei Nachwuchsfahrer um den Titel und den damit verbundenen Aufstieg in einen vollfinanzierten Ford-Fiesta Rally3 in der Junioren-WM. In der mit 25 Rally4-Teams breit besetzten Klasse konnte nur Opel-Junior Timo Schulz das Tempo des Spitzentrios mitgehen. Doch nach Problemen mit der Servolenkung fiel der Saarländer zurück und musste sich trotz der beiden finalen Klassenbestzeiten hinter dem bis zur Saisonmitte bei den Junioren führenden, aber auf Asphalt blassen Nore mit Klassenrang 9 begnügen, Schulz konnte sich aber in seiner ersten internationalen Saison noch an Victor Hansen vorbei auf Junioren-Rang 4 schieben.

Den Titel machten Maior und Daprà unter sich aus. Nach spannendem Kampf feierte der 25-jährige Rumäne mit 7,1 Sekunden Vorsprung vor dem drei Jahre jüngeren Italiener den Klassensieg und kürte sich zum Junioren-Europameister. ■

EM-Gaststarter Norbert Michelisz

„Ich komme wieder“

Vor heimischer Kulisse beeindruckte TCR-Pilot Norbert Michelisz bei seinem Rallye-Debüt im Hyundai i20 N Rally2 mit Rang 15.

Es war ein Kindheitstraum und doch die anstrengendste Motorsportwoche für den aktuellen Tabellenführer der TCR World Tour. „Die Umstellung vom frontangetriebenen TCR auf den Rally2-Allradler war dabei noch die kleinste Hürde“, resümiert Norbert Michelisz nach seinem gelungenen Rallye-Debüt beim heimischem EM-Lauf. „Auch wenn die Streckennotizen und unsere Kommunikation im Cockpit passte, haben wir vorsichtig angefangen“, berichtet der 39-jährige Rennprofi.

Nach sechs Prüfungen wurde der WTCR-Champion von 2019 schon auf Zwischenrang 13 geführt, als er in der knapp 25 Kilometer langen WP7 stoppen musste, um ein Rad zu wechseln, und auf Platz 22 durchgereicht wurde. Unbeeindruckt machte der Debütant weiter und fuhr bis zum Ziel wieder auf den 15. Rang nach vorn. „Wir wollten unbedingt ins Ziel kommen, das haben wir geschafft und unglaublich viel erlebt. Rallyefahren ist einfach das Größte! Keine Frage, ich komme wieder“, so der überglückliche Gaststarter. ■ RK

ERC

Erfüllte sich einen Kindheitstraum: Tourenwagen-Ass Norbert Michelisz

NICO MEYER

Nach zwei Siegen auf Schotter erstes Podium auf Asphalt: EM-Vize Sesks

RALLYE UNGARN (6. – 8.10.2023)

Achter und finaler EM-Lauf mit 12 Wertungsprüfungen über 180,22 km

1.	Östberg/Barth (N/N), Citroën C3 Rally2	in 1:37.40,2 h
2.	Vincze/Percze (HU/HU), Skoda Fabia Rally2 evo	+ 12,8 s
3.	Sesks/Francis (LT/F), Skoda Fabia RS Rally2	+ 1.26,2 min
4.	Bonato/Boullound (F/F), Citroën C3 Rally2	+ 1.46,0 min
5.	Turán/Farnadi (HU/HU), Volkswagen Polo R5	+ 2.06,1 min
6.	Velenczei/Vánsza (HU/HU), Skoda Fabia RS Rally2	+ 2.56,5 min
7.	Cais/Bacigál (CZ/CZ), Skoda Fabia RS Rally2	+ 3.06,8 min
8.	Német/Gábor (HU/HU), Hyundai i20 Rally2	+ 3.30,1 min
9.	Klausz/Papp (HU/HU), Skoda Fabia Rally2 evo	+ 3.38,0 min
10.	László/Berendi (HU/HU), Skoda Fabia Rally2 evo	+ 4.44,5 min

Bestzeiten: Csomós 6, Östberg 3, Marczyk, Sesks & Cais je 1

ERC

Obenauf: Junioren-Europameister Maior jubelt mit seiner Schwester

NICO MEYER

Späte Bestzeiten: Opel-Junior Schulz

EM-ENDSTAND

1.	Hayden Paddon (NZ)	163 Punkte
2.	Martiņs Sesks (LT)	134
3.	Mads Östberg (N)	115
4.	Efrén Llarena (ES)	88
5.	Yoann Bonato (F)	84
6.	Mathieu Franceschi (F)	81
7.	Filip Mareš (CZ)	71
8.	Simon Wagner (A)	64

EM-Junioren (Rally4)

1.	Norbert Maior (RO)	117 Punkte
2.	Roberto Daprà (I)	113
3.	Ola Nore (N)	111
4.	Timo Schulz (D)	86

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Gute Zeiten, schlechte Zeiten

RED BULL AMPOL RACING

Sportlich konnte die 60-Jahre-Feier überzeugen, auf der politischen Ebene kriselt es gewaltig

Shane van Gisbergen (Chevrolet) hat sich mit seinem dritten 1000-km-Sieg aus Bathurst verabschiedet. Der baldige NASCAR-Racer zeigte zusammen mit Richie Stanaway eine Leistung wie aus dem Lehrbuch und ließ sich auch von Schreckmomenten nicht irritieren. Beim Saisonhöhepunkt intensivierte sich parallel der länger schwelende Paritäts-Streit.

Von: **Philipp Körner**

Am Ende wurde „SVG“ doch von den ganz großen Emotionen überwältigt. Nach einem zunächst professionellen Fazit zitterte die Stimme des Neuseeländers immer mehr. Dann brach es aus dem Sieger heraus. „Ich werde es wirklich vermissen, ich liebe diesen Ort. Es ist kein endgültiger Abschied, ich werde sicher wieder zurückkommen!“

Obwohl der größte Siegervorsprung seit 1999 anderes vermuten lässt, war die 60-Jahre-Ausgabe in Bathurst intensiv. Denn das Wettbewerbsdebüt der Gen3-Renner auf dem Mount Panorama brachte bei der Strategie zahlreiche Fragezeichen mit sich. Besonders die weicheren Reifen stellten die Teams vor Herausforderungen, da sich ihre Haltbarkeit nicht mit der Tankmenge synchronisieren ließ. Damit verbunden war die klassische Gefahr des „Double stackings“ bei Safety Cars – also des zeitfressenden Wartens hinter dem Teamkollegen beim Boxenstopp.

Vor dem Rennen war noch Tabellenführer Brodie Kostecki (Chevrolet) der unangefochtene Star der Jubiläumsausgabe. In den Trainingssitzungen fuhren er und sein Erebus-Co-Pilot David Russell gleich mehrere Bestzeiten heraus. Gekrönt wurde der Grundspeed des Coca-Cola-Chevy von der Pole-Position im legendären Top-10-Shootout. Bei der Rückkehr des im letzten Jahr wegen Starkregens abgesagten Quali-Showdowns distanzierte Kostecki seinen besten Verfolger Broc Feeney um massive 0,4830 Sekunden – trotz eines kleinen Ausrutschers in der ersten Kurve. Feeney, der zusammen mit dem Red-Bull-Teamchef Jamie Whincup antrat, war dennoch zufrieden. Dritter und damit bester Ford wurde der Tickford-Fahrer Cam Waters. Shane van Gisbergen belegte die sechste Position. Der Titelverteidiger wusste aber schon vorher, dass sein Auto auf eine Runde zu langsam war.

RED BULL AMPOL RACING

Van Gisbergen und Stanaway gewannen auf Anhieb als neues Bathurst-Duo

Frühes Favoriten-Trio

Mit all seiner Routine gewann Jamie Whincup das Beschleunigungsrennen zur ersten Kurve und leistete von da an bis zur ersten Safety-Car-Unterbrechung Führungsarbeit. Der von Porsche entliehene Kévin Estre hatte sich in der 27. von insgesamt 161 Runden massiv vor der Auftaktkurve verbremst und musste samt seines Grove-Mustang aus dem Kiesbett geborgen werden. Im Zuge von Stopps und des Restarts konnte sich Shane van Gisbergen in seinem ersten Stint des Tages an die Spitze setzen. Broc Feeney arbeitete sich auf den zweiten Platz zurück, Kostecki hielt mit dem fünften Rang den Anschluss.

Im 39. Umlauf erforderte ein missglücktes Duell am Ende der

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Top 10 die zweite SC-Phase. Da ein Großteil des Feldes diese Chance zum Pitten nicht verstreichen lassen konnte, kam es zum befürchteten Double stacking. Der größte Verlierer der teaminternen Staus war der Red-Bull-Chevy von Broc Feeney. Bei Erebus hatte parallel der Camaro von Kostecki Vorzug, was ihn nach dem Brown-Crash in der Qualifikation endgültig zum einzigen Sieganwärter des Teams machte. Dank der besseren Strategie sprangen Kostecki und Stanaway recht zügig auf die ersten beiden Plätze. Whincup musste sich aus dem hektischen Mittelfeld heraus zurückkämpfen.

Technik-Ärger und Politik

Die 64. Runde brachte den wohl entscheidenden Wendepunkt, als Stanaway beim parallelen Stopp am Kostecki-Auto vorbeisprang. In der wenig später folgenden, finalen SC-Phase bogen beide Red-Bull-Autos zum Service ab. Kosteckis Kollege Russell blieb – vielleicht auch wegen des von Moffat zerlegten Waters-Mustang in der Pitlane-Einfahrt – hingegen auf der Bahn. Der Meisterschaftsführende erklärte nach dem Rennen: „Ich wusste, dass es mit dem dadurch gewonnenen Spritvorteil der Red Bull und durch deren bessere Rennpace schwierig für uns werden sollte." Während Russell als Führender den Restart antrat, war Stanaway nur auf die fünfte Position zurückgefallen. Whincup war trotz Wartezeit sogar noch Neunter.

Kosteckis Befürchtung wurde schnell zur bitteren Realität. Im letzten Renndrittel lagen Van Gisbergen und Feeney schlussendlich vor ihm und schienen den zehnten Rekord-Sieg ihrer Mannschaft unter sich auszumachen. Das legendäre 1000-km-Rennen meinte es jedoch wie zuletzt oft schlecht mit seinem viermaligen Sieger Jamie Whincup. Wie zuvor beim Wildcard-Auto des Starpiloten Lowndes brach wohl auch in der #88 eine Halterung am Schalthebel, was eine lange Reparatur erforderte. Bei „SVG" hatte es davor ebenfalls Sorgen gegeben, als der Bremsdruck nach dem Stopp nicht passte. Generell zeigten sich die Camaro anfällig, wie Lenkungsärger bei Kostecki zeigte.

Van Gisbergen marschierte aber über alle Anfälligkeiten hinweg und überstand kurz vor Ende noch einen riesigen Reifenabriebsklumpen, der vom Splitter auf das rechte Hinterrad fiel und seinen Renner ordentlich rutschen ließ. Während sich Kostecki auf P2 mit wichtigen Meisterschaftspunkten anfreundete, schenkte das DJR-Duo De Pasquale/D'Alberto (#11) Ford ein unerwartetes Podium. Bereits zum Eventstart prangerten die Mustang-Teams erstmals deutlich den Anpassungsprozess der beiden Neuwagen an. Die Serie hätte Aero-Änderungen für das Highlight verweigert. Bis zur Gold Coast Ende Oktober werden nun Korrekturen erwartet – oder noch größerer Ärger. ■

1000-KILOMETER-RENNEN BATHURST 2023

Bathurst/New South Wales (Australien); 24. von 28. Saisonläufen; Schnellste Runde: Will Brown (Chevrolet), 2.07,5431 min

1.	S. van Gisbergen/R. Stanaway	Triple Eight Race Engineering/Chevrolet	6:07.07,4957 h
2.	B. Kostecki/D. Russell	Erebus Motorsport/Chevrolet	+19,932 s
3.	A. de Pasquale/T. D'Alberto	Dick Johnson Racing/Ford	+33,056 s
4.	C. Mostert/L. Holdsworth	Walkinshaw Andretti United/Ford	+42,832 s
5.	D. Reynolds/G. Tander	Grove Racing/Ford	+49,060 s
6.	J. Courtney/Z. Best	Tickford Racing/Ford	+56,983 s
7.	B. Fullwood/D. Fiore	Brad Jones Racing/Chevrolet	+58,030 s
8.	W. Brown/J. Perkins	Erebus Motorsport/Chevrolet	+1.02,956 min
9.	J. Le Brocq/J. Ojeda	Matt Stone Racing/Chevrolet	+1.13,989 min
10.	J. Golding/D. O'Keeffe	PremiAir Racing/Chevrolet	+1.15,804 min

Pole-Position: Brodie Kostecki (Chevrolet), 2.04.2719 min

SHELL V-POWER RACING

Simona de Silvestro landete auf P20

GESAMTWERTUNG

1.	Brodie Kostecki	2447 Punkte
2.	Shane van Gisbergen	2316
3.	Will Brown	2057
4.	Broc Feeney	2039
5.	Chaz Mostert	1900
6.	Andre Heimgartner	1680
7.	Anton de Pasquale	1572
8.	Jack Le Brocq	1553
9.	Cam Waters	1550
10.	Bryce Fullwood	1506

TCR-Weltfinale

Die Nominierten

Die WSC hat die erste Liste herausgegeben, wer fürs TCR-Weltfinale qualifiziert ist. Auch drei Deutsche sind dafür nominiert.

Neben den Top 15 der World Tour dürfen noch 45 weitere Fahrerinnen und Fahrer zum großen TCR-Weltfinale Anfang 2024. Ausschlaggebend dafür ist die Weltrangliste. 65 Fahrer wurden nun aufgefordert, sich bis zum 6. November zurückzumelden, ob sie am Weltfinale teilnehmen werden oder nicht. Auf der Priorität-1-Liste (45 Fahrer) tauchen mit Mike Halder, René Kircher und Sebastian Steibel auch drei deutsche Fahrer auf. Sollten sie eine positive Rückmeldung geben, sind sie fix dabei.

Die Fahrer auf der Prio-2-Liste (20) würden nachrücken, wenn es entsprechende Absagen von Prio-1-Fahrern gäbe. Sollten anhand der beiden aktuellen Liste keine 45 weiteren Fahrer/-innen zusammenkommen, wird mit Wildcards aufgefüllt. Diese werden dann von den TCR-Promotoren und -Herstellern zusammengestellt. ■ MBR

TCR DENMARK/STUMP PHOTO

Auf Weltranglisten-Platz 24 fürs Weltfinale qualifiziert: Mike Halder

NACHRICHTEN

DTM: TOP-3-MOTOREN ENTSPRACHEN REGELN

Nach den DTM-Rennen in Spielberg wurden die Motoren der Autos von Tabellenführer Thomas Preining (Porsche) sowie seinen direkten Verfolgern Mirko Bortolotti (Lamborghini) und Ricardo Feller (Audi) einer intensiven Zusatz-Untersuchung unterzogen. Seit letztem Freitag ist klar: Alle drei Motoren weisen keine Unregelmäßigkeiten auf, sprich: liegen voll im Reglement. Damit sind die Spielberg-Ergebnisse nun endlich offiziell.

TCR UK: GEN-1-CUP AB KOMMENDER SAISON

Die TCR UK ist als „Altwagen"-Serie verschrien gewesen. Diesen Ruf hat die etablierte Serie zwar mittlerweile abgelegt, trotzdem tut man was für die nach wie vor vielen Besitzer des Altmetalls: Ab 2024 wird es einen Gen-1-Cup innerhalb der Serie geben. In dieser Sonderwertung sind dann z. B. die erste Generation von Audi RS 3 LMS oder Cupra Leon zugelassen, aber auch etwa der von Kissling Motorsport entwickelte Opel/Vauxhall Astra.

FFSA: VENTAJA HOLT SICH DEN TCR-MEISTERTITEL

Die TCR-Klasse innerhalb der wiederbelebten französischen Tourenwagenmeisterschaft hat einen neuen Meister gefunden. Der bessere der nur zwei TCR-Piloten, die die gesamte Saison absolvierten, war letztlich Stéphane Ventaja (Cupra) vor Markenkollege Julien Paget.

TCR JAPAN: EINE DAME SCHAFFT HISTORISCHES

Beim vorletzten Event in Fuji hat sich Anna Inotsume (Honda) vorzeitig den Sieg in der Samstags-Wertung der TCR Japan gesichert. Auch in der Sonntags-Serie liegt sie vor dem Finale in Sugo klar vorn. Inotsume ist damit die erste Dame, die in einer TCR-Sprintserie den Titel holt.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

46 Führungsrunden und dritter Cup-Sieg: A. J. Allmendinger war in seinem Kaulig-Chevrolet einsame Spitze

MOTORSPORT IMAGES

Sieg des Ringers

A. J. Allmendinger (Chevrolet) hat in Charlotte seinen ersten Sieg seit dem Comeback als Vollzeitfahrer gefeiert. Zwei Ex-Meister scheiden derweil aus dem Titelrennen aus.

Von: **Michael Bräutigam**

Insgesamt war es für den Kaulig-Piloten erst sein dritter Cup-Erfolg. Der erste war 2014 in Watkins Glen, der zweite sieben Jahre später auf dem Roadcourse von Indianapolis. Weitere zwei Jahre später hat er nun also einen weiteren Triumph zu Buche stehen, und wieder ist es ein Roadcourse. „Dinger“ ist dabei eigentlich gar keiner dieser speziellen „Road Ringer“, hat im Cup aber auf den vielen Ovalen oft nicht das Material für ganz vorne. Das kann er auf Strecken mit Rechtskurven fahrerisch wieder wettmachen. „Das war die Fahrt meines Lebens“, freute sich der 41-Jährige, der sogar ein paar Freudentränen verdrückte.

„Ich hasse es, zu heulen. Aber es ist ein Cup-Rennen. Man weiß nie, wann so etwas wieder mal passiert“, entschuldigte er sich fast für seine Emotionen. Dabei kam der Sieg gar nicht zufällig zustande. Mit 46 Führungsrunden sammelte er die meisten des Tages, die letzten 33 Umläufe lag er sogar am Stück in Front. Auch für das noch junge Kaulig-Team, das erst die zweite volle Cup-Saison bestreitet, ist der Erfolg wichtig. Im bisherigen Saisonverlauf konnte man nämlich erst zweimal in die Top 5 fahren.

Truex mogelt sich durch

Abgesehen vom Kampf um den Sieg war auch der um die diesjährige Fahrerkrone ein wichtiges Element des Roval-Rennens. Denn im Epizentrum der NASCAR-Szene endete auch die zweite Playoff-Runde, nach der vier Fahrer aus dem Titelrennen ausscheiden mussten. Bester Playoff-Fahrer war erneut William Byron im Hendrick-Chevrolet, der einen absoluten Lauf hat. Sieg in Texas, P2 in Talladega und nun Charlotte. Egal auf welchem Streckentyp, der Tabellenführer ist immer vorne dabei und so längst zum Top-Favoriten geworden.

Regular-Season-Meister Martin Truex Jr. (Toyota) lebt dagegen praktisch nur von seinen Playoff-Punkten. Seit nun sieben Rennen in Folge hat er es nicht mehr in die Top 15 geschafft, in Charlotte war es gerade einmal Platz 20. Trotzdem kam er eine Runde weiter, weil er eben so eine gute Regular Season hatte.

Die Segel streichen müssen Bubba Wallace (Toyota), der 2022er-Vizemeister Ross Chastain (Chevrolet) sowie die Ex-Champions Brad Keselowski (Ford) und Kyle Busch (Chevrolet). Busch hatte in der Round of 12 dreimal Top-Material, konnte es aber nur in Charlotte umsetzen – das war zu wenig. Keselowski und Chastain wurden zu Opfern von Talladega-Crashes. ■

NASCAR CUP SERIES

Charlotte/North Carolina (USA)
32. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	A. J. Allmendinger (USA)	Chevrolet
2.	William Byron (USA)	Chevrolet
3.	Kyle Busch (USA)	Chevrolet
4.	Ty Gibbs (USA)	Toyota
5.	Joey Logano (USA)	Ford
6.	Tyler Reddick (USA)	Toyota
7.	Chris Buescher (USA)	Ford
8.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
9.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
10.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 32 von 36 Rennen

1.	Byron (Chevrolet)	4041 Punkte
2.	Truex Jr. (Toyota)	4036
3.	Hamlin (Toyota)	4032
4.	Larson (Chevrolet)	4024
5.	Buescher (Ford)	4021
6.	Bell (Toyota)	4016
7.	Reddick (Toyota)	4016
8.	Blaney (Ford)	4014
9.	Keselowski (Ford)	2192
10.	Chastain (Chevrolet)	2172

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: MAYER SCHAFFT PFLICHTSIEG

Auch in der zweiten Liga hieß es für vier Fahrer, Abschied von ihren Titelhoffnungen zu nehmen. Dem ersten Playoff-Cut in der Xfinity Series fielen in Charlotte Daniel Hemric, Josh Berry, Parker Kligerman sowie Jeb Burton zum Opfer. Sam Mayer (JR Motorsports/Chevrolet) schaffte dagegen den unbedingt nötigen Sieg und damit doch noch den Sprung in die nächste Playoff-Runde. Um den letzten Platz wurde es zwischen Hemric und Sheldon Creed noch mal eng. Hemric fehlte letztlich nur eine Nasenlänge zum Weiterkommen. So schafft Creed es in die nächste Runde. Stark: Auch die Rookies Chandler und Sammy Smith sind weiterhin im Titelrennen.

CUP SERIES: KALENDER MIT IOWA-PREMIERE

Die ganz großen Überraschungen blieben bei der Vorstellung des Cup-Kalenders vergangene Woche aus: Chicago bleibt – trotz neuen Bürgermeisters – dabei, Montreal ist nicht im Fahrplan. Dafür gibt es eine andere Premiere: Auf dem Oval von Iowa, auf dem schon die Xfinity Series einige Rennen bestritt, gibt der Cup nächstes Jahr am 15. Juni seine Premiere. Bemerkenswert im Kalender ist sonst nur eine dreiwöchige(!) Pause während der Olympischen Spiele im Juli/August.

EURO SERIES: 3F/VARGAS AUCH IN ZOLDER DABEI

Die Mini-Chance aufs Cup-Debüt in Homestead hat sich für das deutsche Team 3F Racing leider nicht materialisiert. Das ist jedoch eine gute Nachricht für europäische NASCAR-Fans, denn dadurch wird man erneut ein Auto für Ryan Vargas in der Euro Series an den Start bringen. Kommendes Wochenende wird er beim Saisonfinale in Zolder wieder mit dabei sein. Dort geht es mit doppelten Punkten um die Titel in beiden EuroNASCAR-Divisionen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Freude über den nun schon vierten Titel: Ash Sutton fährt von Rekord zu Rekord

BTCC

Der Rekord-Mann

Ashley Sutton (Ford) hat sich seinen vierten Titel in der BTCC gesichert. Damit liegt er nun gleichauf mit den zwei Rekordmeistern. Auch sonst jagt er einen Rekord nach dem anderen.

Von: **Michael Bräutigam**

Zugegeben: So ein richtiger Titel-Thriller versprach das Finale in Brands Hatch nicht mehr zu werden. 45 Punkte Vorsprung für Sutton vor dem letztjährigen Meister Tom Ingram (Hyundai) waren ein sattes Pfund, wenngleich angesichts 67 maximal noch zu holender Zähler keine Vollkasko-Versicherung.

Einen großen Schritt Richtung Rekord-Titel machte Sutton mit seiner Rekord-Pole. Zum sechsten Mal in der laufenden Saison holte er sich die Qualifying-Bestzeit. Das ist nicht nur in der NGTC-Ära, sondern auch insgesamt ein Allzeit-Bestwert – gleichauf mit James Thompson, dem diese Marke 2003 allerdings „nur“ zum Vize-Titel reichte.

Ganz anders Sutton, der im ersten Rennen gleich Nägel mit Köpfen machte und mit seinem elften Saisonsieg rechnerisch nicht mehr einzuholen war. Sein vierter Titel, gleich viele wie die Rekordhalter Colin Turkington und Andy Rouse, war fix.

Doch Sutton war noch nicht fertig mit seiner Rekordjagd. Kurz nach der vorgezogenen Meisterfeier holte er sich Saisonsieg Nummer zwölf. Diese Rekordmarke stellte Alain Menu (allerdings in nur 24 Rennen) auf dem Weg zu dessen erstem BTCC-Titel 1997 auf. Dass mehr als ein Vierteljahrhundert vergehen musste, ehe dieser Wert wieder erreicht wurde, zeigt die Extraklasse des 29-jährigen Sutton.

Noch ein „Rekord“: Als erster Fahrer überhaupt hat der Ford-Pilot sich nun sowohl mit Front- als auch Hinterradantrieb als Meister in die Geschichtsbücher eingetragen – nach seinen Titeln mit den heckgetriebenen Subaru (2017) und Infiniti (2020/2021).

„Das geschafft zu haben war mir eigentlich am wichtigsten. Denn ich plane nicht, nach dem vierten Titel aufzuhören“, sagte der neue Champion. Eine klare Kampfansage an die Gegner.

Denen bleibt nur, was Sutton übrig lässt. Best of the Rest war demnach Tom Ingram, der beim Finale mit zwei zweiten und einem vierten Platz den Vize-Titel sicherstellte. Der letzte Sieg des Jahres ging im dritten Rennen an BMW-Pilot Jake Hill, der damit wie im Vorjahr Gesamtdritter ist.

Auch Gesamtrang 4 für Turkington ist eine Parallele zum Vorjahr. Josh Cook (Honda) komplettiert ohne einen einzigen Sieg die Top 5 der Gesamtwertung. Dafür darf er sich als bester Privatfahrer über seinen zweiten Titel (in Folge) in der Independent Drivers Trophy freuen. Sein Team One Motorsport gewann außerdem die Gesamtwertung für die unabhängigen Teams.

Ford entthront BMW

Die Jack Sears Trophy für Fahrer, die zu Saisonstart noch keinen Podestplatz geholt hatten, ging an Rookie Andrew Watson im PMR-Vauxhall Astra. Der darf nach zwei Podestplätzen und dem Titel nächstes Jahr nicht mehr in dieser Wertung starten.

Richtig eng wurde es beim Finale noch mal in der Markenwertung. Nach sieben Titeln für BMW in Folge musste sich das Einsatz-Team West Surrey Racing diesmal der Ford-Mannschaft von Motorbase (künftig Alliance Racing) geschlagen geben – um gerade einmal vier Punkte. Da brachte auch Hills Sieg im letzten Saisonrennen nichts mehr. In der Teamwertung setzte sich ebenfalls die unter dem Namen NAPA Racing UK firmierende Motorbase-Mannschaft, vor dem Hyundai-Team Excelr8, durch.

Die Saison 2024 wirft derweil schon ihre Schatten voraus. Mit einem bereits seit Mai fixierten, stabilen Kalender haben die Protagonisten beste Planungssicherheit. Die Frage wird sein: Wer kann Ash Sutton an seinem fünften (Rekord-)Titel hindern? ■

BTCC

Der Meister-Moment: Sutton fährt in Lauf 1 als Sieger über den Zielstrich

BTCC

Bester Privatfahrer: Josh Cook

ENDSTAND FAHRER NACH 30 LÄUFEN

1.	Ashley Sutton (Ford)	446 Punkte
2.	Tom Ingram (Hyundai)	400
3.	Jake Hill (BMW)	372
4.	Colin Turkington (BMW)	312
5.	Josh Cook (Honda)	268
6.	Dan Cammish (Ford)	253
7.	Dan Rowbottom (Ford)	226
8.	Ricky Collard (Toyota)	217
9.	Adam Morgan (BMW)	199
10.	Rory Butcher (Toyota)	173

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOGP

MOTOGP

Jorge Martín (#89) in Motegi vor Weltmeister Bagnaia (#1): „Ich hatte im Regen die bessere Elektronik“

Pramac-Ducati-Pilot Jorge Martín hat in den letzten vier Grands Prix 59 Punkte auf die WM-Spitze gutgemacht und liegt sechs Wochenenden vor Schluss nur noch drei Punkte hinter Weltmeister Francesco Bagnaia. Im Interview erzählt der 25-jährige Pramac-Ducati-Pilot, wie er nun seine Chance auf den WM-Titel sieht.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Sie wirkten bei den schwierigen Bedingungen am Sonntag in Motegi recht cool. Waren Sie wirklich nicht nervös?
Es war sicherlich ein schwieriger Moment in der Startaufstellung, mit Slicks dazustehen, während es anfing zu regnen. Aber noch viel schwieriger wurde es in der Aufwärmrunde, als ich sah, wie alle hilflos herumrutschten, während einige Streckenteile noch trocken waren. Jeder hatte seine Momente, ich hatte auch welche. In so einer Situation in ein Rennen zu gehen ist nie leicht. Aber ich war entschlossen, ein gutes Ergebnis einzufahren.

Wie sind Sie dann vorgegangen?
Ich habe nach dem Start gleich die Führung übernommen. Ich wusste aber nicht, wie ich genau vorgehen sollte, so ließ ich erst einmal Pecco Bagnaia und Jack Miller vorbei, um zu verstehen, was die machen werden. Als sie beide an die Box gefahren sind, habe ich mir gesagt, dann tue ich es auch. Als ich dann mit Regenreifen raus bin, habe ich mich superstark gefühlt, aber dann hatte ich gleich einen Moment in Turn 3, bin weit nach außen getragen worden und fiel bis auf den sechsten Platz zurück. Dann hatte ich aber festgestellt, dass ich unglaublich gut aus den Kurven herausbeschleunigen kann, und ich konnte gleich anfangen, mich wieder nach vorn zu arbeiten. Ich kam auch bald an Pecco vorbei. Dass ich dann eine Sekunde Vorsprung auf ihn herausfahren konnte, sollte sich später als entscheidend erweisen.

Wie war das Beschleunigen aus den Kurven möglich?
Normalerweise habe ich bei solchen Bedingungen Probleme, und

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Unser Motorrad funktioniert auf allen Strecken gut“

es ist auch nicht leicht, die Motorleistung eines MotoGP-Bikes bei Nässe auf den Boden zu bringen. Aber diesmal hatte ich eine sehr gute Beschleunigung, weil ich diesmal eine sehr gut abgestimmte Elektronik hatte. Ich hatte ein sehr gutes Gefühl, wenn ich das Gas anlegte, und es wurde gleich in Beschleunigung umgesetzt. Ich denke, das war der Schlüssel zum Sieg bei diesem Regenrennen. Ich konnte in Turn 9 und Turn 10 beim Beschleunigen überholen, während ich vorn ständig am Limit war, weil ich dort nicht das beste Gefühl hatte. Da habe ich auch gesehen, dass Pecco beim Bremsen immer wieder herankam.

War die Entscheidung der Rennleitung richtig, das Rennen nach der zwölften Runde abzubrechen?
Ich war zuvor wirklich sauer. Wir mussten fahren, während so gut wie keine Sicht herrschte. Ich konnte nicht einmal mein Team an der Boxenmauer sehen. Da war es allerhöchste Zeit, das Rennen abzubrechen. Auch dass nach dem Restart gleich in der Aufwärmrunde wieder abgebrochen wurde, war richtig, die Sicht war wieder gleich null. Ich muss aber zugeben, dass ich erst etwas überrascht war, als sie uns rausgeschickt hatten. Denn zwei Minuten zuvor hatte ich noch mit Carlos Ezpeleta gesprochen und ihm gesagt, dass es jetzt unheimlich schwer wäre. Und dann sind wir rausgeschickt worden. Dabei hatte sich nichts geändert, es wurde nur dunkler. Sie hatten dann aber selbst eingesehen, dass es nicht geht, und so wurde das Ergebnis des abgebrochenen Rennens als endgültig gewertet. Es fühlte sich so zwar nicht wie ein richtiger Sieg an, denn normalerweise ist ein Grand Prix viel länger. Aber es gab volle Punkte, und das war für mich in dem Moment das Wichtigste.

Wie war es im Sprintrennen?
Da habe ich mich auch sehr stark gefühlt. Zunächst sah es so aus, dass Bagnaia und Binder mit gebrauchten Reifen eine bessere Pace haben, und wir haben versucht, die Ursachen herauszufinden. Aber im Qualifying fühlte ich mich wohl, und ich habe eine unglaubliche Runde hinlegen können. Wir haben dann versucht, die Dinge zu verstehen, wir hatten zuvor ja noch nicht viel am Setup geändert. Wir hatten zuletzt eine sehr gute Basis, an der haben wir noch einiges verfeinert, und plötzlich hatten wir eine richtig schnelle Pace. Da hatte ich bereits Hoffnung auf einen Sieg über die volle Distanz, wenn ich da auch noch an ein Trockenrennen gedacht hatte.

„Dass wir uns im Moment gut fühlen, ist der Schlüssel für den Erfolg. Wenn man sich gut fühlt, kommt vieles von alleine.“

Jorge Martín

Und wie war das Minibike-Rennen in Motegi vor dem Rennwochenende?
Das war sehr lustig. Aber ich denke, ich hatte die falsche Strategie. Ich bin sehr gut gestartet, ich war auch noch zwei Kurven vor Schluss vorn, dann sind allerdings merkwürdige Dinge passiert. Aber es hat uns allen Spaß gemacht, und wir konnten dort den Fans, die uns in Japan besonders anfeuern, etwas geben und sie näher an uns heranlassen, als es sonst an dem Wochenende möglich ist.

In Indien lieferten Sie ein gutes Sprintrennen, hatten im Rennen aber Probleme.
Es war in Indien nicht leicht. Am Samstag hatten wir noch keinen wirklichen Plan, und ich versuchte irgendwie, die Strecke zu verstehen. Die Bedingungen waren sehr schwierig. Die Hitze hatte nicht nur den Fahrern, sondern auch der Technik zu schaffen gemacht. Im Sprintrennen hatte ich dann einen guten Start, ich musste feststellen, dass ich auch eine sehr gute Pace gegenüber den anderen hatte, und ich habe gleich eine Lücke aufmachen können. Ich habe mich sehr wohlgefühlt. Ich bin deshalb mit sehr viel Optimismus in das Rennen gegangen. Dann hatte ich aber mit dem mittleren Vorderreifen wohl nicht die richtige Wahl getroffen, und ich musste sehr viel kämpfen. Dann ist mir auch noch die Kombi aufgegangen, was mich bei den Bedingungen noch einmal zusätzliche Energie gekostet hat, und ich habe eine Sekunde verloren, sie wieder zuzumachen. Ich hatte sie wohl vor dem Rennen nicht richtig zugemacht. Als ich gemerkt hatte, dass sie beginnt aufzugehen, habe ich versucht, so weiterzufahren, aber als ich auf dem großen Bildschirm gesehen hatte, dass man es auch von außen sehen kann, habe ich zuerst auf der langen Geraden versucht, sie zuzumachen, und nachdem dies nicht ging, schaffte ich es nach Turn 11. Ich hatte versucht, mich danach auf den Geraden auf den Tank zu legen und die Augen zuzumachen und mich so etwas auszuruhen – wenn das auch nicht nach der besten Lösung klingt. Ich hatte dann in den letzten Runden überhaupt keine Kraft mehr gehabt, konnte das Motorrad beim Bremsen kaum noch halten, und als ich in der letzten Runde vor Turn 4 meine Augen wieder aufgemacht hatte, war es zu spät zum Bremsen. Ich bin deshalb hinausgetragen worden. Fabio Quartararo hat mich überholt, er war dabei am Kurvenausgang aber ein ganz kleines Stück zu weit außen und konnte nicht optimal beschleunigen. Das hatte ich dann genutzt, ließ mich nach innen fallen und holte Schwung, so konnte ich in der nächsten Kurve außen vorbei. Ich denke, das war eines der besten Überholmanöver meines Lebens. Ich wurde zwar Zweiter, aber mir war schlecht, ich habe es kaum bis zur Box geschafft. Ich war völlig dehydriert. Wir hatten etwas Sorgen, denn wir wussten nicht genau, was mit mir passiert ist, aber die Ärzte haben mich einen Tag später untersucht und meinten, es sei alles in Ordnung. Ich hatte mich, als ich in Japan ankam, auch bereits wieder ganz normal gefühlt. Der ganze Spuk hat mehr oder weniger fünf Stunden gedauert, dann war ich wieder okay.

Wie sehen Sie jetzt Ihre WM-Chancen, wo Sie nur noch drei Punkte hinter Bagnaia sind?
Es ist erst einmal wichtig, den Moment zu genießen, denn es ist der beste Moment meiner bisherigen Karriere. Ich war bei den letzten Rennen ständig auf dem Podest. Ich habe zwei Grands Prix gewonnen, und wir müssen nun weiterarbeiten und versuchen, weiter zu gewinnen. Ich versuche einfach, bei jedem Training, jedem Sprint und jedem Rennen so weit vorn wie möglich zu sein, denn das ist der beste Weg, ganz am Schluss vorn zu sein. Aber dass wir uns im Moment gut fühlen, ist wohl der Schlüssel für weiteren Erfolg. Wenn man sich gut fühlt, kommen die anderen Dinge fast wie von selbst. Ich habe derzeit das beste Motorrad, das ich je hatte, es scheint auch auf jeder Rennstrecke zu funktionieren. Das ist sehr wichtig, denn das bringt Ruhe in die Wochenenden. Ich hatte auch in Indien und in Japan im Grunde das gleiche Motorrad wie in Barcelona und Misano. ■

Jorge Martín

Geburtstag: 29. Januar 1998
Geburtsort: Madrid (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2015: Moto3, Mahindra (17.)
2016: Moto3, Mahindra (16.)
2017: Moto3, Honda (4.)
2018: Moto3, Honda (1.)
2019: Moto2, KTM (11.)
2020: Moto2, Kalex (5.)
2021: MotoGP, Ducati (9.)
2022: MotoGP, Ducati (9.)
2023: MotoGP, Ducati (zzt. 2.)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der Sonne geht bei Honda unter: Ihr Zugpferd Marc Márquez hat seinen Vertrag auflösen lassen

MOTOGP

Márquez weg von Honda

Das hat es noch nie gegeben: Ein Honda-Werkspilot hat seinen Vertrag vorzeitig auflösen lassen, der weltgrößte Motorradhersteller muss nun ohne Marc Márquez auskommen. Bei der Pierer Mobility muss Pol Espargaró seinen Platz für Pedro Acosta räumen.

Von: **Imre Paulovits**

Im Februar 2018 sagte Kunimitsu Takahashi, 1961 Hondas erster 250er-Sieger, einen Satz, dessen Tragweite erst jetzt verständlich wird. „Die Tragödie von Hondas Rennabteilung ist, dass sich die heutigen Ingenieure weder über die Errungenschaften ihrer Vorgänger von damals noch die Einstellung, die dazu nötig war, im Bilde sind." Doch 2018 fuhr Marc Márquez noch von Sieg zu Sieg, sodass Technikexperten schon damals auffiel, dass die RC213V ohne ihn ganz am Ende des MotoGP-Feldes wäre. Márquez hatte von den 71 Grands-Prix-Siegen, die Honda seit 2013 in der MotoGP gewonnen hat, 59 geholt, von den restlichen zwölf gehen neun Siege an Dani Pedrosa, und der hat noch dieses Jahr in Misano bewiesen, welches Fahrtalent er ist. Honda selbst war sich dem Wert von Márquez bewusst und hat ihn bereits 2019 vertraglich bis Ende 2024 an sich gebunden. Doch dann verletzte sich dieser beim WM-Auftakt 2020, und der technische Stand sollte bitter ans Licht kommen.

Doch so, wie die europäische Konkurrenz in der MotoGP weggezogen ist, kann mittlerweile auch Márquez die Schwächen nicht mehr überfahren, und dem mittlerweile 30-Jährigen ist klargeworden, dass er nicht mehr ewig Zeit hat, wenn er seinen Traum von weiteren Siegen und Titeln verwirklichen will. Der kompromisslose Einsatz, bei dem er für Siege weder seine eigene Gesundheit noch teils die von anderen beachtet hat, hat auch ihren Zoll an seinem Körper gefordert. Er hatte sich über den Winter geschunden, um wieder Höchstleistungen erbringen zu können, und er forderte Honda auch öffentlich auf, ihren Anteil zu bringen, wieder zusammen Weltmeister zu werden. Es wurde aber von Rennen zu Rennen ersichtlicher, dass die Lücke eher immer größer wird, und sein Bruder konnte ihm privat bestens erklären, wo auch die Kunden-Ducati der Honda weit überlegen ist. Da Márquez bei all den Treffen mit den Ingenieuren und Managern keine Besserung in absehbarer Zukunft sah, hat er sich entschlossen, seinen Vertrag vorzeitig auflösen zu lassen. Eine Entscheidung, die ihn sicher einen zweistelligen Millionenbetrag gekostet hat. Doch die Nachricht, dass er zu Gresini geht, wie es die Spatzen von den Dächern gepfiffen hatten, wurde bis Redaktionsschluss nicht bestätigt. So bleiben drei Möglichkeiten: Gresini, ein Jahr Pause oder der komplette Rücktritt.

Grausame Entscheidung

Eine genauso schwere Entscheidung musste die Pierer Mobility Group fällen. Weil alle Bemühungen, einen zusätzlichen MotoGP-Platz zu bekommen, scheiterten, mussten sie einen ihrer vier Fahrer, die für nächstes Jahr bereits einen Vertrag hatten, über die Klinge springen lassen, um Pedro Acostas Wunsch, nächstes Jahr in die MotoGP aufzusteigen, erfüllen zu können und ihn nicht an die Konkurrenz zu verlieren, wie einst Jorge Martín. Letzten Samstag wurde bekannt gegeben, dass es Pol Espargaró sein wird, der seinen Platz räumen muss. Der 32-jährige Spanier ist von seiner Verletzung beim WM-Auftakt bis heute nicht genesen, und er hat es selbst bereits auf dem Red Bull Ring gesagt, dass er damit rechnet, dass er 2024 nicht mehr fahren wird. Seinen Platz bei Tech3-GasGas wird Acosta übernehmen, Pol Espargaró bekommt eine andere Aufgabe in dem Team, und man kann damit rechnen, dass er, wie es KTM-Rennleiter Pit Beirer angekündigt hat, als Testfahrer eingesetzt und so per Wildcard und wenn sich Fahrer verletzen, doch an Grands Prix teilnehmen kann. ■

TECH3

Pol Espargaró: 2024 nicht mehr fester MotoGP-Pilot bei Tech3-GasGas

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Lukas Tulovic: Großer Einsatz bislang nicht belohnt

LEKL

Ohne Deutsche

Nachdem der Vertrag von Lukas Tulovic nicht verlängert wurde, wird nächstes Jahr so wie es aussieht kein Deutscher mehr in den traditionellen Klassen der Motorrad-Weltmeisterschaft dabei sein.

Von: **Imre Paulovits**

Seit 1951 war Deutschland in der Weltmeisterschaft immer durch mindestens einen Fahrer vertreten. In den besten Jahren waren es über zwanzig Deutsche in den Soloklassen, und sie haben insgesamt 18 Weltmeistertitel eingefahren. Doch wie es aussieht geht diese Tradition nun zu Ende, denn IntactGP hat den Moto2-Vertrag von Lukas Tulovic nicht verlängert. „Lukas ist der Vorzeigeathlet schlechthin, dazu ist er ein Teamplayer und als Mensch der beste Fahrer, den man sich wünschen kann“, sagt Teamchef Jürgen Lingg. „Aber wir sind mittlerweile als Team ein Teil einer viel größeren Organisation und wir können Fahrer nicht mehr so über Jahre durch die Weltmeisterschaft begleiten, wie wir es mit Sandro Cortese und Marcel Schrötter getan gaben. Lukas würde mindestens noch zwei Jahre brauchen, um an die Erfolge zu kommen, die Husqvarna sehen will. Wir wollen jetzt sehen, ob wir ihm etwas anderes anbieten können, vielleicht in der MotoE.“ Tulovic will derweil selber entscheiden, wie er seine Karriere fortsetzen will. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Hiobsbotschaft für VR46. Nach dem Schlüsselbeinbruch von Luca Marini in Indien hat sich nun noch ein Fahrer verletzt. Der aktuelle WM-Dritte Marco Bezzecchi hat sich am Samstag beim Dirt-Track-Training auf der Ranch in Tavullia das rechte Schlüsselbein gebrochen. Bezzecchi wurde umgehend von Professor Nicola Porcelli an der Universitätsklinik in Modena operiert. Ob er in Mandalika am Wochenende fahren kann, soll bis Dienstag (nach Redaktionsschluss) entschieden werden. Luca Marini sollte wieder fahren können, und auch Lukas Tulovic, der sich in Indien das Schlüsselbein gebrochen hatte und dort in einem amerikanischen Krankenhaus operiert wurde, wird in Mandalika in der Moto2 antreten.

MOTO3

Nachdem sich David Salvador in Indien verletzt hat, erhält Noah Dettwiler die Chance, mit seinem nächstjährigen Team bereits erste Erfahrungen zu sammeln. Er wird in Mandalika als Ersatz für den Spanier an den Start gehen und anschließend mit dem Team nach Australien reisen. Nach dem JuniorGP-Rennen am Wochenende flog er gleich nach Indonesien. So kann er sich auch mit dem WM-Umfeld vertraut machen.

Vorschau GP Indonesien

ZEITPLAN

GP von Indonesien (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 13. Oktober 2023

3.00–3.35	Moto3	1. Training
3.50–4.30	Moto2	1. Training
4.45–5.30	MotoGP	1. freies Training
7.15–7.50	Moto3	2. Training
8.05–8.45	Moto2	2. Training
9.00–10.00	MotoGP	Training

Samstag, 14. Oktober 2023

2.40–3.10	Moto3	3. Training
3.25–3.55	Moto2	3. Training
4.10–4.40	MotoGP	2. freies Training
4.50–5.05	MotoGP	Qualifying 1
5.15–5.30	MotoGP	Qualifying 2
6.50–7.05	Moto3	Qualifying 1
7.15–7.30	Moto3	Qualifying 2
7.45–8.00	Moto2	Qualifying 1
8.10–8.25	Moto2	Qualifying 2
9.00	MotoGP	Sprintrennen

Sonntag, 3. September 2023

4.40–4.50	Moto GP	Warm-up
5.00–5.40	MotoGP	Fahrerparade
6.00	Moto3	Rennen, 20 Rdn.
7.15	Moto2	Rennen, 22 Rdn.
9.00	MotoGP	Rennen, 27 Rdn.

STATISTIK

GP von Indonesien

Sieger 2022
Moto3: Dennis Foggia (I), Honda
Moto2: Somkiat Chantra (T), Kalex
MotoGP: Miguel Oliveira (P), KTM

Pole-Position 2022
Moto3: Carlos Tatay (E), CFMoto, 1.41,232 (= 152,9 km/h)
Moto2: Jake Dixon (GB), Kalex, 1.35,799 (= 161,6 km/h)
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha, 1.31,067 (= 170,0 km/h)

Schnellste Runde 2022
Moto3: Jaume Masiá (E), KTM, 1.40,197 (= 154,5 km/h)
Moto2: Somkiat Chantra (T), Kalex, 1.35,591 (= 161,9 km/h)
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha, 1.38,749 (= 156,7 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Jaume Masiá (E), KTM, 1.40,197 (= 154,5 km/h) (2022)
Moto2: Somkiat Chantra (T), Kalex, 1.35,591 (= 161,9 km/h) (2022)
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha, 1.38,749 (= 156,7 km/h) (2022)

STAND DER MOTORRAD-WM 2023

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP23	319
2.	Jorge Martín (E)	Prima Pramac Racing	Ducati D16 GP23	316
3.	Marco Bezzecchi (I)	Mooney VR46 Racing Team	Ducati D16 GP22	265
4.	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	201
5.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP	171
6.	Johann Zarco (F)	Prima Pramac Racing	Ducati D16 GP23	162
7.	Maverick Viñales (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP	139
8.	Luca Marini (I)	Mooney VR46 Racing Team	Ducati D16 GP22	135
25.	Jonas Folger (D)	GasGas Factory Racing Tech3	KTM RC16	9
26.	Stefan Bradl (D)	HRC Team	Honda RC 213 V	8

Moto2

1.	Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	252
2.	Tony Arbolino (I)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	202
3.	Jake Dixon (GB)	GasGas Aspar Team	Kalex	159
4.	Arón Canet (E)	Pons Wegow Los40	Kalex	124
5.	Alonso López (E)	CAG Speed Up	Boscoscuro	119
6.	Somkiat Chantra (T)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	114
7.	Filip Salac (CZ)	QJMotor Gresini Moto2	Kalex	108
8.	Celestino Vietti (I)	Fantic Racing	Kalex	106
9.	Manuel González (E)	Correos Prepago Yamaha VR46	Kalex	104
23.	Lukas Tulovic (D)	Liqui Moly Husquarna IntactGP	Kalex	12

Moto3

1.	Jaume Masiá (E)	Leopard Racing	Honda	199
2.	Ayumu Sasaki (J)	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	Husqvarna	193
3.	Daniel Holgado (E)	Red Bull KTM Tech3	KTM	190
4.	David Alonso (CO)	GasGas Aspar Team	GasGas	160
5.	Deniz Öncü (TR)	Red Bull KTM Ajo	KTM	147
6.	Iván Ortolá (E)	Angeluss MTA Team	KTM	145
7.	Diogo Moreira (BR)	MT Helmets – MSI	KTM	103
8.	José Antonio Rueda (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	100
9.	Stefano Nepa (I)	Angeluss MTA Team	KTM	90
10.	Kaito Toba (J)	SIC58 Squadra Corse	Honda	87

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Katz und Maus: Dirk Raudies (#5) konnte neunmal gewinnen, doch Kazuto Sakata (#8) bedrängte ihn bis ins WM-Finale

Ein Raudies von W

Beim WM-Finale in Jarama 1993 krönte Dirk Raudies seine furiose Saison mit dem ersten 125er-Titel eines Deutschen seit Dieter Braun 1970. Es war der Titel eines Underdogs, der mit einem kleinen Team der ganzen Welt um die Ohren fuhr.

Von: **Imre Paulovits**

Die Spannung stieg ins Unermessliche: Dirk Raudies hatte sich beim WM-Finale im spanischen Jarama von der Pole-Position zwar gleich in Führung gesetzt und einen ordentlichen Vorsprung herausgefahren, doch dann holte ihn das Verfolgerfeld zu Rennmitte wieder ein und reichte ihn durch. Konnte womöglich ein technisches Problem die Titel-Hoffnungen des Mannes, der die gesamte Saison über die kleinste Klasse der Weltmeisterschaft 1993 dominiert hatte, zunichtemachen? Doch dann wurde Raudies als Achter abgewunken und konnte sich als Weltmeister feiern lassen. Hinterher stand er auch noch auf dem Podest, denn Sieger Ralf Waldmann holte seinen Freund mit auf die oberste Stufe, und die Dorna hatte nichts dagegen, den letzten Sieger der Saison und den Weltmeister auf einem Bild zu haben.

Ein Rennmärchen

Die Saison hatte mit einem Knall begonnen. Nicht die A-Kit-Honda- und die Werks-Aprilia-Piloten machten die Siege untereinander aus, sondern der kleingewachsene Deutsche Dirk Raudies gewann gleich die ersten drei Überseerennen in Eastern Creek, Shah Alam und Suzuka überlegen.

„Sicher kam es auch für mich überraschend, wie gut ich die Konkurrenz im Griff hatte. Aber eigentlich hatte sich das schon vorher abgezeichnet“, erinnert sich Raudies. „Ich hatte bereits zu Saisonende 1992 in Brasilien gewonnen und auch in Südafrika um den Sieg mitgekämpft, dann hat sich aber der Alessandro Gramigni, der in dem Jahr Weltmeister wurde, in der letzten Runde brutal an mir vorbeigedrückt und mich abgedrängt. Er hat sich nach dem Rennen auch bei mir entschuldigt und gesagt, dass er den Titel unbedingt mit einem Podestplatz erringen wollte, obwohl das gar nicht nötig war. Ich hatte mich dann im Winter sehr gründlich vorbereitet. Wir hatten zwar nur einen B-Kit, der war in der Spitzenleistung dem A-Kit aber nicht unterlegen, ihm fehlte lediglich die Auslasssteuerung des A-Kits, deshalb hatte er ein schmaleres Leistungsband. Dies konnte ich aber kompensieren, und Kazuto Sakata, der auch nur einen B-Kit hatte, mit seinem Talent ebenfalls. Es fuhren in dem Jahr einfach die besseren Fahrer einen B-Kit als einen A-Kit.“

Auch in Jerez stand Raudies auf der Pole-Position, doch dann stürzte er im Rennen. Vor dem Salzburgring kam es dann noch dicker: Es kam zum Zerwürfnis zwischen Raudies und Mario Rubatto, mit dem er sich vor der Saison zusammengeschlossen hatte, der für die Organisation zuständig war, Sponsoren ins Boot holte, darunter Dämpfungshersteller Bitubo, der sich um das Fahrwerk kümmerte und vor allem mit dessen Truck das Team zu den Rennen fuhr. Doch trotz des Donnerwetters konnte Raudies in Österreich als Dritter zumindest aufs Podest fahren. „Ich hatte mit Hubert Abold gesprochen, der sich fortan um die Organisation kümmerte. Jörg Schöllhorn hat mir von jetzt auf gleich seinen Bus geliehen, mit dem ich nach Österreich fahren konnte, dann gaben mir Ditter Plastic ihren alten Bus für den Rest der Saison.“

Danach fuhr Raudies jeweils zwei Siege hintereinander auf dem Hockenheimring und in Assen, in Mugello und Donington sowie in Misano und Laguna ein.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ARCHIV MOTORRAD

ARCHIV MOTORRAD

Raudies führte im Finale, doch dann übernahm Ralf Waldmann (#3) und gewann

ARCHIV MOTORRAD

Podest mit Waldmann und Raudies

ARCHIV MOTORRAD

In dem riesigen 125er-WM-Feld von 1993 waren Kazuto Sakata (#8) und Dirk Raudies (#5) mit ihren B-Kit-Hondas tonangebend

ZAHL DER SAISON

9

Siege hatte Dirk Raudies bei 14 Grands Prix herausgefahren, sein WM-Kontrahent Kazuto Sakata lediglich zwei. Doch die Beständigkeit des Japaners, der später zwei WM-Titel für Honda und Aprilia gewinnen sollte, verzögerte die Titelentscheidung bis zum WM-Finale.

„Ich hatte in dem Jahr einfach einen Lauf, und auch wenn mal was schiefging, konnte ich es kompensieren. Es wäre super gewesen, wenn diese Saison statt 14 Rennen so viele gehabt hätte wie heute. Dann hätte ich eine noch bessere Saison gehabt, denn ich glaube, es hätte sich auch bei mehr Rennen nicht viel an den Kräfteverhältnissen geändert. Erst im nächsten Jahr wurden alle Karten neu gemischt."

In Laguna Seca hätte er sich den Titel vorzeitig sichern können, und seine Landsleute Ralf Waldmann und Peter Öttl bemühten sich, Kazuto Sakata auf den vierten Rang zurückzudrängen, der Raudies zum Weltmeister gemacht hätte. Doch Öttl bekam eine Strafminute wegen Frühstarts, und auch Waldmann konnte den furiosen Japaner nicht halten, der zum Schluss sogar auf Raudies aufschloss und ihm noch fast den Sieg weggeschnappt hätte. So wurde der Titelkampf auf das Finale vertagt, und Raudies brauchte bei einem Sakata-Sieg nur noch einen zwölften Platz.

Deutscher Sieg

Wenn Raudies mit der Pole-Position und der frühen Führung im Rennen zunächst auch einen ganz anderen Weg ging, hatte er doch eine klare Taktik: „Ich war erkältet und fühlte mich schwach, und nach einigen Rutschern wollte ich nichts mehr riskieren und das Rennen ohne Risiko zu Ende fahren. Als mich die Gruppe eingeholt hatte und es dort drunter und drüber ging, hielt ich es anders als Gramigni im Jahr zuvor. Das Podest war mir egal. Ich wollte nur nicht stürzen." Es hätte auf alle Fälle gereicht, denn Ralf Waldmann fuhr sein stärkstes Rennen des Jahres und holte sich seinen ersten und letzten 125er-Sieg mit der Werks-Aprilia, bevor er in die 250er-WM aufstieg.

Dirk Raudies blieb bei den 125ern, bekam wie Sakata für 1994 einen A-Kit, doch seine tolle Saison konnte er nicht wiederholen. Immerhin reichte es für drei Siege und den vierten WM-Rang. 1995 schaffte Raudies noch einen Sieg und wurde WM-Fünfter. Nachdem er Ende 1997 seinen Helm an den Nagel hängte, half er Sandro Cortese bei dessen ersten Schritten in der internationalen Karriere. Cortese war es dann, der 19 Jahre später den Moto3-Titel und den bislang letzten eines Deutschen sicherstellte.

Dirk Raudies ist dem Motorsport als Eurosport-Kommentator der Superbike-WM bis heute verbunden geblieben. ■

WM-ENDSTAND 1993

125 ccm

1.	Dirk Raudies (D)	Honda	280 Punkte
2.	Kazuto Sakata (J)	Honda	266
3.	Takeshi Tsujimura (J)	Honda	177
4.	Ralf Waldmann (D)	Aprilia	160
5.	Noboru Ueda (J)	Honda	129
6.	Akira Saito (J)	Honda	117
7.	Olivier Petrucciani (CH)	Aprilia	82
8.	Jorge Martínez (E)	Honda	74
9.	Herri Torrontegui (E)	Aprilia	65
10.	Peter Öttl (D)	Aprilia	64

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Jon Ekerold: Auch mit 75 Jahren noch fit und unternehmungslustig

EKEROLD

Privat-Weltmeister

Mit dem Duell auf der Nürburgring-Nordschleife, bei dem er Toni Mang um den 350er-Titel 1980 besiegte, blieb uns Jon Ekerold für immer in Erinnerung. Genauso legendär war aber auch seine Härte zu sich selbst. Am 8. Oktober wurde der Südafrikaner 75 Jahre alt.

Von: **Imre Paulovits**

Er war Privatfahrer. Das ist auch der Titel seiner Autobiografie, zunächst auf Englisch als „The Privateer“ und diesen Sommer auf Deutsch als „Der Privatfahrer“ erschienen. Es war die fortwährende Kraft dieses Kämpfers, der ihn ohne jegliche Werksunterstützung an die Weltspitze gebracht hat. Jonathan Ekerold wurde im südafrikanischen Johannesburg geboren und hatte sich bei den Rennen in Südafrika einen Namen gemacht, bevor er sich 1975 mit zwei seiner extrem talentierten Landsleute, Kork Ballington und Alan North, nach Europa aufmachte, um internationalen Ruhm auf zwei Rädern zu erringen. Während Ballington 1976 und 77 vier Siege einfuhr und im Werksteam von Kawasaki unterkam, brauchte Ekerold etwas länger. Doch auch er konnte 1977 seinen ersten – und einzigen – Sieg bei den 250ern in Paul Ricard feiern und wurde Ende des Jahres WM-Dritter bei den 350ern. War die Fortsetzung auch zäh, so bahnte sich der Südafrikaner unbeirrt seinen Weg mit eiserner Härte gegen sich selbst weiter. Das Bild wurde berühmt, auf dem er sich mit frischen Operationsnarben über beiden Schlüsselbeinen in die Lederkombi zwängt. Über die Jahre brach er sich beide Arme und Beine, beide Schlüsselbeine, acht Rippen und zwei Rückenwirbel und büßte den linken Daumen ein.

Er konnte zwar 1979 auf dem Hockenheimring auch seinen ersten Sieg bei den 350ern erringen, doch so richtig an die Spitze kam er, als er sich 1980 ganz auf die 350er-Klasse konzentrierte. Mit Günter Seufert baute er eine Yamaha mit Bimota-Fahrwerk auf und holte sich auch wertvolle Hilfe bei Helmut Fath. Er gewann in Paul Ricard und Assen, wurde in Silverstone Zweiter und kam punktgleich mit Toni Mang, der in dem Jahr ebenfalls mit seinem privaten Team ältere Werks-Kawasaki einsetzte und den 250er-Titel bereits in der Tasche hatte, zum WM-Finale.

Das Jahrhundert-Duell

Während Mang im Training klar schneller war und sich bereits in Sicherheit wähnte, zog Ekerold einen listigen Plan durch. Er fuhr an den Trainingstagen mit einem Serienmotor so viele Runden wie möglich, um sich auf die anspruchsvolle Nordschleife einzuschießen und um dann den Motor, den er und Seufert über Tage auf dem Prüfstand ausgearbeitet hatten, einzubauen. Mang und er brachen in jeder Runde nicht nur den 350er-, sondern auch den absoluten Rundenrekord. Doch Ekerold hatte mehr Topspeed auf der Döttinger Höhe und gewann mit 1,25 Sekunden Vorsprung das Rennen und den Titel.

Nachdem sich Ekerold auch 1981 mit Mang duellierte, den WM-Auftakt in Argentinien und in Monza gewann und schließlich Vizeweltmeister wurde, war die Luft raus. Er ließ sich seinen Titel mit einem hoch bezahlten Vertrag bei Cagiva auf der 500er-WM noch einmal vergolden, bevor er Ende 1983 den Helm an den Nagel hängte. Der Name Ekerold sollte im Motorradsport aber noch öfter auftauchen. Sein 1975 von seiner ersten Frau Sandy geborener Sohn Jonnie wurde in den 1990er-Jahren Top-Pilot in der Pro Superbike und fuhr von 1998 bis 2000 19 Rennen in der Superbike-WM. Seine beiden Söhne Bernhard und Stefan aus seiner zweiten Ehe mit der Deutschen Barbara fuhren erfolgreich Motocross. Stefan tut es noch heute, er wurde 2022 Deutscher Meister in der Open-Klasse auf Husqvarna. In letzter Zeit sah man Jon Ekerold auch bei Oldtimer-Events und wunderte sich, wie wenig er sich in all der Zeit verändert hat.

Herzlichen Glückwunsch zu einem dreiviertel Jahrhundert, Jon Ekerold! ■

ARCHIV MOTORRAD

Das Duell: Jon Ekerold (#3) schlug Toni Mang (#4) im 350er-WM-Kampf 1980

Jon Ekerold

Geburtstag: 08.10.1948
Geburtsort: Johannesburg (ZA)
Herkunftsland: Südafrika

WM-KARRIERE
1975: 350 ccm, Yamaha (16.)
1976: 250 ccm, Yamaha (15.)
350 ccm, Yamaha (30.)
500 ccm, Yamaha (29.)
1977: 250 ccm, Yamaha (9.)
350 ccm, Yamaha (3.)
1978: 250 ccm, Yamaha (9.)
350 ccm, Yamaha (4.)
1979: 250 ccm, Yamaha (22.)
350 ccm, Yamaha (8.)
1980: 350 ccm, Bimota (1.)
1981: 350 ccm, Bimota (2.)
1982: 500 ccm, Cagiva (28.)
1983: 500 ccm, Cagiva (-)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Mission erfüllt: Senna Agius geht in die Geschichtsbücher von Australien ein

FIM JUNIOR GP

Moto2-EM/Moto3-Junior-WM/ETC

Doppelsieg und Titel

Zum zweiten Mal hat das deutsche Intact-Team den Moto2-EM-Titel geholt. Senna Agius war im MotorLand Aragón eine Wucht. Genauso wie der neue Moto3-Champion Ángel Piqueras.

Von: **Anke Wieczorek**

Im vergangenen Jahr war es der Titelgewinn von Lukas Tulovic, der das Liqui-Moly-Intact-Team in Entzücken versetzt hatte. Nun wiederholte sich das Ganze mit Senna Agius. Mit 20 Punkten Vorsprung war der Australier im Juli in die Sommerpause gegangen. Seine Rückkehr war ein Triumphzug. Souverän gewann der 18-Jährige das erste der beiden Rennen des Wochenendes im MotorLand Aragón. Danach lag er 35 Punkte vor seinem größten Rivalen Xavier Cardelus. Und dann machte Senna am Nachmittag das, was er am besten kann: siegen. Zum siebten Mal in diesem Jahr.

Damit bescherte er sich den Moto2-EM-Titel. Ein historischer Erfolg, da es der erste Titel für Australien in dieser Klasse ist. Und wieder einmal erweist sich die Klasse als Sprungbrett in die Moto2-Weltmeisterschaft, denn Agius fährt 2024 WM. Die Talente stehen in den Startlöchern. So wie Alberto Ferrandez, der an diesem Wochenende zum ersten Mal in die Klasse eingestiegen war und mit den Plätzen 5 und 4 glänzte.

Beim einzigen Rennen des Tages im Moto3-JuniorGP startete der neue Champion Ángel Piqueras von der Pole-Position. Er konnte sich aber nicht von den Verfolgern absetzen. Er war immer unter den ersten fünf, aber eine ganze Reihe von Fahrern um ihn herum kämpfte mit um den Sieg: Luca Lunetta, Nico Carraro und David Almansa. Letzterer musste eine doppelte Long-Lap-Penalty absitzen.

Im European Talent Cup tut sich der deutsche Nachwuchs schwer. Jona Eisenkolb tritt auf der Stelle und Loris Schönrock blieb auf der Strecke, weil das Last Chance Race gestrichen wurde und somit kein Einzug ins Hauptrennen erfolgen konnte. Selbst Valentino Herrlich konnte diesmal nicht punkten. Er war etwas von der Rolle, denn in den vergangenen Tagen hatte er einiges mitgemacht. Beim Training der ADAC Stiftung Sport in Oschersleben war IDM-Supersport-300-Fahrer Dustin Schneider vor ihm gestürzt. Herrlich versuchte ihn zu umfahren und schlitterte von der Strecke, wobei das Motorrad schweren Schaden nahm. Nächster Stopp war die Red-Bull-Rookies-Cup-Sichtung in Andalusien, an der 111 Fahrer teilnahmen. Herausgekommen ist, dass der Österreicher Leo Rammerstorfer ein weiteres Jahr in der Nachwuchsklasse bleibt. Ein weiterer Platz geht an Rocco Sessler, der den Northern Talent Cup (NTC) gewonnen hat. Das alles lag Herrlich im Magen, der sich im MotorLand Aragón sagte: Jetzt erst recht. Nur, dass es nach hinten losgegangen ist. Am 5. November kommt noch eine Chance, wenn auf dem Circuit Ricardo Tormo gefahren wird. ■

MOTO 3-JUNIOR-GP

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Ángel Piqueras (E)	Honda	28.01,900 min
2.	Luca Lunetta (I)	KTM	+0,134 s
10.	Jakob Rosenthaler	Husqvarna	+2,419 s
11.	Noah Dettwiler (CH)	KTM	+2,605 s
14.	Leo Rammerstorfer (A)	Husqvarna	+10,961 s

FIMJUNIORGP

Ángel Piqueras (#18) ist vierfacher Saisonsieger und Meister der Moto3-Junior-WM

WM-STAND

1.	Piqueras	191 Punkte
2.	Lunetta	112
3.	Carpe	106
4.	Zurutuza	98
13.	Rosenthaler	48
19.	Dettwiler	25
25.	Rammerstorfer	6

EUROPEAN TALENT CUP – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Maximo Quiles (E)	Honda	24.26,316 min
2.	Brian Uriarte (E)	Honda	+0,558 s
3.	Jesús Rios (E)	Honda	+0,936 s
4.	Ric Salmela (FIN)	Honda	+1,160 s
5.	Guido Pini (I)	Honda	+0,967 s
6.	Adriano Donoso (E)	Honda	+1,272 s

EUROPEAN TALENT CUP– 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Maximo Quiles (E)	Honda	26.32,715 min
2.	Jesús Rios (E)	Honda	+1,909 s
3.	Guido Pini (I)	Honda	+1,952 s
4.	Brian Uriarte (E)	Honda	+2,058 s
5.	Ruche Moodley (ZAF)	Honda	+2,120 s
27.	Rocco Sessler (D)	Honda	+55,493 s

ETC-STAND

1.	Quiles	174 Punkte
2.	Uriarte	156
3.	Pini	142
4.	Salmela	109
5.	Boggio	108
6.	Rios	66
7.	Torres	62

MOTO2-EM – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Senna Agius (AUS)	Kalex	28.22,500 min
2.	Roberto García (E)	Kalex	+16,893 s
3.	Borja Gómez (E)	Kalex	+17,068 s
4.	Unai Orradre (E)	Kalex	+17,249 s
5.	Alberto Ferrandez (E)	Boscoscuro	+17,969 s
6.	Xavier Cardelus (AND)	Kalex	+19,397 s

MOTO2-EM – 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Senna Agius (AUS)	Kalex	28.31,031 min
2.	Alberto Surra (I)	Boscoscuro	+3,285 s
3.	Borja Gómez (E)	Kalex	+6,987 s
4.	Alberto Ferrandez (E)	Boscoscuro	+10,004 s
5.	Roberto García (E)	Kalex	+10,369 s
6.	Unai Orradre (E)	Kalex	+11,239 s

EM-STAND

1.	Agius	191 Punkte
2.	Cardelus	139
3.	Surra	118
4.	Rato	107
5.	García	94
6.	Ruiz	85
7.	Orradre	82

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Gespann-WM

Volles Haus und Titel

WALTERS

Pralles Feld in Oschersleben und noch eine Chance: Das WM-Finale findet am letzten Oktober-Wochenende in Estoril statt

In der IDM Sidecar stehen die Meister fest. In der WM muss bei den Birchall-Brüdern ein Wunder geschehen, wenn sie die Titelverteidiger noch einholen wollen.

Von: **Anke Wieczorek**

Sage und schreibe 20 Teams waren zum Sidecar-Festival in die Motorsport Arena Oschersleben gereist. So groß war das mit IDM- und WM-Teams gemischte Feld noch nie. Endlich wieder am Start war auch Tom Birchall im Seitenwagen seines Bruders Ben. Zur Erinnerung: Auf dem Red Bull Ring hatte Tom einen Bänderriss in der linken Schulter davongetragen. Für die Engländer gab es in Oschersleben nur ein Ziel: den Rückstand auf die Titelverteidiger Todd Ellis/Emanuelle Clement verringern oder sie bestenfalls von der WM-Spitze verdrängen. Die Pole-Position in der Magdeburger Börde ging überraschend an Stephen Kershaw und Ryan Charlwood. Bei böigem Wind dominierten sie das Qualifying mit einer Rundenzeit von 1.31,764 Minuten. Todd Ellis und Emmanuelle Clement starteten von der zweiten Position. Hinter den Titelverteidigern standen mit einer Zehntelsekunde Rückstand Sam und Tom Christie, Reeves startete als Siebter.

Das erste Rennen der Seitenwagen-WM dauerte eine einzige Runde. Nach einem drastischen Abflug von John Holden/Ferry Segers und Max Zimmermann/Ronja Mahl bei der Anfahrt zur Hasseröder-Kurve wurde sofort abgebrochen. Bis zur Wiederaufnahme dauerte es lange, aber bis dahin war geklärt: Niemand hatte sich lebensbedrohlich verletzt.

Verletzter Reeves

Der zweite Start verlief wieder zugunsten der Trainingsschnellsten Kershaw/Charlwood. In der Anfangsphase konnten Ellis/Clement das Tempo mitgehen, aber in der Folgezeit wuchs der Rückstand mit jeder Runde. Die Titelverteidiger wurden Zweite. Die Birchall-Brüder waren lange auf der dritten Position, doch in den letzten drei Runden wurden sie von ihren Landsleuten Sam und Tom Christie sowie Reeves/Wilkes überholt. Bis kurz vor dem Sidecar-Festival war es gar nicht klar gewesen, ob Reeves überhaupt antreten würde. Er war zu Hause beim Fitnesstraining schwer mit dem Mountainbike gestürzt, wobei das Lenkerende in die linke Kniekehle geschlagen war.

Nach dem ersten Rennen standen zugleich die Sieger der separat gewerteten IDM Sidecar fest. Es sind Ted und Vincent Peugeot. Für das Vater-Sohn-Paar im Yamaha-Gespann ist es der zweite Titel in diesem Jahr. Am Wochenende zuvor waren sie als Sieger aus der französischen Seitenwagen-Meisterschaft hervorgegangen.

Das zweite Rennen wurde erneut zum Triumph von Kershaw/Charlwood vor den WM-Führenden Ellis/Clément. Dritte wurden die Birchalls, deren Plan für die Tabellenspitze nicht aufging, obwohl sie die schnellsten Rundenzeiten hatten. ■

EISELE

IDM- und französische Champions 2023: Ted und Vincent Peugeot

WM-STAND

1.	Ellis/Clement	238
2.	Birchall/Birchall	216
3.	Kershaw/Charlwood	175
4.	Christie/Christie	151
5.	Payne/Rousseau	150
6.	Päivärinta/Haas	111
7.	Reeves/Wilkes	104
8.	Streuer/Kölsch	69
9.	Peugeot/Peugeot	68
10.	Sattler/Schmidt	53

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Toprak Razgatlioglu, der beim WM-Finale in Jerez noch eine minimale Chance hat, Álvaro Bautista den WM-Titel zu entreißen und danach zu BMW wechselt, wird nicht alleine zu den Münchnern kommen. Sein Crewchief Phil Marron, der seit 2019 für den 26-jährigen Türken arbeitet, und mit dem er sich blind versteht, wird auch nach dem Wechsel an der Seite des Weltmeisters von 2021 bleiben.

SUPERSPORT-WM

Can Öncü gewann dieses Jahr mit Puccetti-Kawasaki das erste Rennen im indonesischen Mandalika, wurde aber bei der nächsten Runde in Assen abgeschossen und trug eine schwere Verletzung am linken Unterarm davon, die ihn zu einer fast fünfmonatigen Pause zwang. Seither ist er nur ein Schatten seiner Selbst. Öncü wird auch 2024 im Supersport-Team von Puccetti bleiben. Damit fährt er seine fünfte Saison in dem Team, in dem sein Mentor Kenan Sofuoglu drei seiner fünf WM-Titel gewann.

IDM SUPERBIKE

Gabriel Noderer träumt von einer Rückkehr in die höchste Klasse der IDM. Nach seinem Aufstieg aus der IDM Supersport in die Superbike-Klasse war er bereits 2022 in Deutschlands höchster Straßenrennsportklasse angelangt, doch für 2023 hatte es keine Fortsetzung gegeben. Mit dem Kiefer Racing Team kam er finanziell auf keinen gemeinsamen Nenner mehr. Noderer macht jetzt Triathlon. Drei Wettkämpfe hat er inzwischen bestritten. In Regensburg und in Suhl ist er aufs Podium gelaufen, geschwommen und geradelt. Außerdem ist Noderer einen Marathon mitgelaufen. Er fühlt sich fitter als je zuvor. „Aber meine Rückkehr in die IDM bleibt eine finanzielle Angelegenheit. Und ich habe den Anspruch, vorne mitfahren zu können."

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ARCHER

Grande Nation: MXoN-Heimspiel für Febvre, Vialle und Renaux

Vive la France

Mehr als 100 000 Fans feierten am Wochenende bei der 76. Auflage des MXoN in Ernée das Heimteam um Romain Febvre, Maxime Renaux und Tom Vialle. Die Lawrence-Brüder führten Australien auf Rang 2, und als Dritte überraschten die Italiener. Das Team Deutschland, angeführt vom überragenden Ken Roczen, verfehlte das mögliche Podium knapp.

Von: **Frank Quatember**

Der Heimvorteil machte das Team Frankreich von der ersten Sekunde an zum Topfavoriten, und das setzten die drei Musketiere vor der Rekordkulisse am durchgängig sonnigen Wochenende sensationell um. Die Strecke in Ernée war aufgrund von Regenmangel in den letzten Wochen ungewöhnlich trocken und daher extrem hart und anspruchsvoll. Schon bei der Qualifikation am Samstag kämpften die Top-Nationen erbittert um Startplätze und Punkte für die Nationenwertung. Frankreich hatte mit zwei Siegen in den drei Rennen durch Vialle und Renaux die Nase vor Spanien und Australien vorn, Deutschland lauerte auf Platz 4. Die Mitfavoriten aus den Niederlanden traf es ganz hart: Yamaha-Pilot Glenn Coldenhoff stürzte und konnte am Sonntag nicht mehr fahren.

100 000 an der Strecke

Wer am Rennsonntag später als 8 Uhr zur Strecke kam, musste um einen guten Platz an der Sonne kämpfen. Nichts ging mehr in Ernée, ein neuer Besucherrekord in der langen Geschichte dieses Wettbewerbs. Die Spannung stieg nach dem Mittag und entlud sich zunächst mit dem Start von Lauf 1, der Kampf MXGP- gegen MX2-Piloten. Am Fox-Holeshot gab es keine Neuigkeiten, der spanische Weltmeister Jorge Prado setzte die erste Duftmarke mit seinen WM-Kollegen Romain Febvre und Jeremy Seewer im Schlepptau. Topfavorit Jett Lawrence krachte kurz nach dem Start in

Wer am Rennsonntag später als 8 Uhr zur Rennstrecke kam, musste um einen guten Platz an der Sonne kämpfen. Nichts ging mehr in Ernée.

den Zaun direkt vor dem zum Bersten gefüllten Hang der Franzosen und wurde auch noch beinahe vom folgenden Roczen getroffen. Glück für Kenny, aber der Suzuki-Star musste abstoppen und hatte viel Arbeit vor sich. Doch der deutsche Kapitän arbeitete sich irre schnell auf Rang 5 vor, während an der Spitze Prado und Febvre ihr altes Katz-und-Maus-Spiel auf die Spitze trieben.

Simon Längenfelder startete sein Rennen als toller Achter, musste aber der Intensität im Rennen Tribut zollen, verlor ein wenig seinen Rhythmus und dadurch Plätze. In Runde 3 knackte Roczen „Cowboy“ Aaron Plessinger und quetschte sich Minuten später auf der letzten Rille an Seewer vorbei auf 3. Doch plötzlich der Schock!

„Kickstart“-Kenny gefragt

Die Suzuki versagte den Dienst! Doch „Kickstart-Kenny“ machte seinem Namen alle Ehre und verlor nur zwei Plätze. Kurz darauf wurde Seewer erneut von Roczen passiert, und auch Plessinger konnte Rang 3 gegen den fliegenden Deutschen nicht verteidigen. In derselben Runde schockte Prado die Franzosen und zeigte Febvre das Hinterrad. Doch der hatte noch Reserven, trieb den MXGP-Champion vor sich her und holte sich mit vollem Risiko die Spitze zurück. Was für ein Finale! Febvre: „Nach dem Mist, den ich gestern gefahren bin, war das heute Wahnsinn! Ich musste alles geben, nachdem mich Prado passiert hatte.“

Sensationell auch Jett Lawrence, der durchs Feld bis auf Platz 6 raste und Tim Gajser im Finish mit einer Zehntelsekunde Vorsprung schlug.

Erster Aufreger in Lauf 2 (MX Open vs. MX2) war der Startsieg

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MXGP

King Kenny himself: Fahrervorstellung in Ernée

SHOTBYBAVO

Der Überflieger: Silber für Aussie Jett Lawrence

des Schweizers Valentin Guillod, der aber blitzschnell von Ruben Fernandez gekontert wurde. Dahinter krachte es heftig ausgangs der Startkurve. Etliche Fahrer waren betroffen. Harri Kullas wurde von Fernandez touchiert und stürzte, Simon Längenfelder folgte unmittelbar und krachte chancenlos in den Haufen.

Koch am Boden

Damit fand sich der Franke am Ende des Feldes wieder, und auch der gut gestartete zweite Deutsche Tom Koch nahm eine Bodenprobe und fiel zurück.

Ganz vorn diktierte Fernandez das Tempo, wurde aber kurz vor Rennhälfte vom Lokalhelden Maxime Renaux heftig bedrängt. Der Franzose überstand mit ordentlich Dusel eine Landung neben der Streckenbegrenzung schadlos, während Fernandez in Runde 10 einen Riesenabflug genau an der Unfallstelle von Coldenhoff tags zuvor hinlegte. Rang 2 sicherte Auswanderer Tom Vialle vor dem bärenstarken Liam Everts auf der 350er KTM.

Die Entscheidung musste in Lauf 3 (MX Open vs. MXGP) her. Er begann aus deutscher Sicht sensationell: Ken Roczen führte das Feld in die Startrunde, am Hinterrad Lawrence und Renaux. Der Kampf der Giganten begann! Tom Koch haderte mit dem Schicksal, stürzte am Start und fuhr als Letzter mit mehr als einer Minute Rückstand los. Dennoch war die Chance auf das Podium für Deutschland wieder da, als der Spanier Fernandez hart bergab stürzte. Ken verlor zwar die Führung an den „Außerirdischen" Jett Lawrence, hielt aber souverän Platz 2. Doch die drittplatzierten Italiener blieben eiskalt, hielten den knappen Vorsprung und eroberten Platz 3. Im Ziel fehlten dem Team Germany ganze vier Punkte zum ersehnten Podium.

Und die Amerikaner? Der Titelverteidiger spielte zu keiner Zeit eine Rolle und landete abgeschlagen auf Rang 8. Die Chamberlain-Trophy 2023 ging ebenso ungefährdet wie hochverdient an das Team Frankreich. „Das ist das beste Geschenk, das wir den Fans geben konnten", schrie der entfesselte Maxime Renaux im Siegerinterview und stimmte gemeinsam mit Zehntausenden seiner Landsleute die Marseillaise an. ■

MOTOCROSS DER NATIONEN MXGP/MX2

Ernée (F): 8. Oktober, Wetter: sonnig, 27 Grad.
1. Lauf: 40 Fahrer gestartet, 40 gewertet,
18 Runden à 1,520 km (= 27,360 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	18	35.22,325 min = 46,409 km/h
2.	Jorge Prado (E)	GasGas	18	+ 2,320 s
3.	Ken Roczen (D)	Suzuki	18	+ 26,166 s
4.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 28,846 s
5.	Aaron Plessinger (USA)	KTM	18	+ 30,267 s
6.	Jett Lawrence (AUS)	Honda	18	+ 33,837 s
7.	Tim Gajser (SLO)	Honda	18	+ 33,940 s
8.	Tom Vialle (F)	KTM	18	+ 41,304 s
14.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 1.02,144 min
27.	Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	17	+ 1 Runde

MOTOCROSS DER NATIONEN MX2/OPEN

Ernée (F): 8. Oktober, Wetter: sonnig, 27 Grad.
2. Lauf: 38 Fahrer gestartet, 38 gewertet,
17 Runden à 1,520 km (= 25,840 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	34.00,428 min = 45,590 km/h
2.	Tom Vialle (F)	KTM	18	+ 0,882 s
3.	Liam Everts (B)	KTM	18	+ 17,342 s
4.	Andrea Adamo (I)	KTM	18	+ 20,937 s
5.	Hunter Lawrence (AUS)	Honda	18	+ 30,599 s
6.	Valentin Guillod (CH)	Honda	18	+ 38,812 s
7.	Ruben Fernandez (E)	Honda	18	+ 43,751 s
11.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 1.00,484 min
17.	Tom Koch (D)	KTM	18	+ 1.42,488 min
24.	Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	18	+ 2.12,730 min

NATIONENWERTUNG

1.	Frankreich	14 Punkte
2.	Australien	34
3.	Italien	43
4.	Deutschland	47
5.	Belgien	55
6.	Schweiz	55
7.	Spanien	59
8.	USA	65
9.	Slowenien	85
10.	Großbritannien	89

MOTOCROSS D. NATIONEN MXGP/OPEN

Ernée (F): 8. Oktober, Wetter: sonnig, 27 Grad.
3. Lauf: 36 Fahrer gestartet, 36 gewertet,
15 Runden à 1,520 km (= 27,360 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jett Lawrence (AUS)	Honda	18	35.25,550 min = 46,339 km/h
2.	Ken Roczen (D)	Suzuki	18	+ 7,295 s
3.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	+ 11,349 s
4.	Jorge Prado (E)	GasGas	18	+ 12,854 s
5.	Tim Gajser (SLO)	Honda	18	+ 21,737 s
6.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 23,245 s
7.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	18	+ 1.01,929 min
8.	Alberto Forato (I)	KTM	18	+ 1.05,270 min
15.	Valentin Guillod (CH)	Honda	18	+ 1.56,893 min
25.	Tom Koch (D)	KTM	17	+ 1 Runde

MOTOCROSS DER NATIONEN/B-FINALE

Ernée (F): 8. Oktober, Wetter: sonnig, 27 Grad.
35 Fahrer gestartet, 35 gewertet,
12 Runden à 1,520 km (= 18,240 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Paulo Alberto (P)	Yamaha	12	25.03,979 min = 43,660 km/h
2.	Alvin Östlund (S)	Honda	12	+ 15,185 s
3.	Pavol Repcak (SK)	KTM	12	+ 24,495 s
4.	Joshua Varize (USA)	KTM	12	+ 26,102 s
5.	Filip Bengtsson (S)	KTM	12	+ 23,799 s
6.	Jason Meara (IRL)	Gasgas	12	+ 27,491 s
7.	Luis Outeiro (P)	Yamaha	12	+ 25,703 s
8.	Simon Jost (SK)	KTM	12	+ 39,610 s
9.	Ryder McNabb (CDN)	KTM	12	+ 49,909 s
10.	Jaroslav Katrinak (SK)	GasGas	12	+ 59,009 s

EINZELWERTUNG

	MXGP	
1.	Ken Roczen (D)	5 Punkte
2.	Jorge Prado (E)	6
3.	Jett Lawrence (AUS)	7
5.	Jeremy Seewer (CH)	10
	MX2	
1.	Tom Vialle (F)	10 Punkte
2.	Hunter Lawrence (AUS)	15
3.	Kay de Wolf (NL)	20
5.	Simon Längenfelder (D)	25
	Open	
1.	Maxime Renaux (F)	4 Punkte
2.	Liam Everts (B)	13
4.	Valentin Guillod (CH)	21

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Flattrack-WM Morizés

Eine tschechische Premiere

Erst das letzte Saisonrennen im südfranzösischen Morizés gewann der vorher favorisierte Amerikaner Sammy Halbert. Ervin Krajcovic reichte ein fünfter Platz im Finale, um mit sicherem Vorsprung die WM-Goldmedaille nach Prag zu entführen.

Von: **Thomas Schiffner**

Ervin Krajcovic gewann nur das erste Rennen in Manchester. Doch das reichte dem 32-jährigen Prager für den ersten WM-Titel eines tschechischen Flattrack-Piloten. Der ehemalige Motocrosser, dessen Vater ein Rallye-Raid-Team leitet, profitierte von seiner Konstanz, er stand bei jedem Rennen im Finale. GasGas-Fahrer Sammy Halbert, der die beste Pace aller WM-Starter hat, scheiterte über die Saison an mehreren Disqualifikationen und konnte erst in Morizés mit einem Start-Ziel-Sieg im Finale seine Klasse unterstreichen. Für den Italiener Matteo Boncinelli, der im Finale aus der zweiten Reihe starten musste, blieb nur Platz 2 vor dem Australier Jarred Brook.

Der einzige Deutsche Markus Jell (Schruf-KTM) musste erneut den Umweg über das Last Chance Heat (2.) ins Finale nehmen. Dort blieb nur der zwölfte und letzte Platz: „Ich war zufrieden, das Ziel war, das Finale zu erreichen. Dieses Jahr ist alles sehr eng, aber wir müssen noch zulegen."

Den erstmals parallel in Morizés ausgetragenen Langbahn-Weltcup für U23-Fahrer gewann Steven Goret im Finallauf vor Mathias Trésarrieu und Theo Ugoni, alle Franzosen. Bester unter den vier deutschen Teilnehmern wurde der 18-jährige Louis Tebbe auf Platz 8. ■

FIM/VELDHUIZEN

Erster tschechischer Flattrack-Champion: Ervin Krajcovic (KTM)

FLATTRACK-WM

Morizés (F), 7. Oktober

1.	Sammy Halbert (USA), GasGas	
2.	Matteo Boncinelli (I), GasGas	
3.	Jarred Brook (AUS), Husqvarna	
4.	Ondrej Svedik (CZ), Yamaha	
5.	Ervin Krajcovic (CZ), KTM	
6.	Gerard Bailo (E), KTM	
7.	Daniele Moschini (I), GasGas	
8.	Matias Lorenzato (I), Zaeta	
12.	Markus Jell (D), KTM	
19.	Yasmin Poppenreiter (A), GasGas	

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 5 Rennen

1.	Ervin Krajcovic	93 Punkte
2.	Gerard Bailo	87
3.	Matteo Boncinelli	84
4.	Ondrej Svedik	79
5.	Matias Lorenzato	78
6.	Jarred Brook	77
7.	Sammy Halbert	76
8.	Daniele Moschini	65
10.	Markus Jell	51
23.	Hanson Schruf (A)	12

Enduro-WM Santiago do Cacem

Weltmeister und arbeitslos

Beide Tage gewann der Spanier Josep Garcia beim Finale der Enduro-Weltmeisterschaft in Portugal die Gesamtwertung. Doch nach seiner Verletzung in dieser Saison musste er Steve Holcombe in der Meisterschaft den Vortritt lassen. Der Brite fuhr sein letztes Rennen für Beta.

Von: **Robert Pairan**

FUTURE7MEDIA

Kein Sieg, aber der Titel: Holcombe

Quasi zur Entschädigung gewann Garcia auf KTM zumindest noch den Titel in der E1-Klasse: Sein dritter WM-Titel in den letzten 6 Jahren. Dabei machte es ihm die Konkurrenz nicht leicht: Sowohl Holcombe als auch GP-Titelverteidiger Andrea Verona wechselten sich in den Sonderprüfungen mit dem Spanier beim Siegen ab. Am zweiten Tag kam noch Honda-Fahrer Nathan Watson dazu: Der Brite empfahl sich mit Gesamtrang 2 an diesem Tag seinem neuen Team, dem Beta-Werksteam. Das wiederum verzichtet auf die Dienste des frisch gekürten GP-Siegers Holcombe, dem jetzt dreifachen Meister, der noch kein neues Team für 2024 gefunden hat. Dabei holte er mit dem GP-Titel auch noch in der E2-Klasse den Titel.

Stattdessen bleibt der Brite Brad Freeman im Team von Beta – der immer noch verletzungsbedingt am ersten Tag nur Gesamtrang 9 belegte und am zweiten Tag nach einem heftigen Sturz nur Platz 17. Dadurch konnte er sich in der E3-Klasse mit nur zwei Punkten Vorsprung gerade noch den WM-Titel vor dem Schweden Mikael Persson sichern. Vor seiner Verletzung in der Slowakei war er noch Führender der GP-Wertung und konnte sich schon am Freitagabend den Titel als jahresbester Fahrer im Prolog abholen.

Der deutsche Junior Jeremy Sydow war bei der Hitze im Sand nicht in seinem Element und kämpfte sich durch. Am ersten Tag noch als Zweiter auf dem Podium in der Junioren-1-Klasse, holte er sich in der Junioren-Gesamtwertung den dritten WM-Rang und in der Hubraumklasse Junioren 1 die Vize-WM! ■

ENDURO-WM

Santiago do Cacem (P), 1. Tag, 07.10.

1.	Josep Garcia (E), KTM	1:02.04,83
2.	Andrea Verona (I), GasGas	+9,00 s
3.	Steve Holcombe (GB),Beta	+24,22 s
4.	Jamie McCanney (GB), HVA	+48,66 s
5.	Sam. Bernardini (I), Honda	+1.17,69 m
6.	Nath. Watson (GB), Honda	+1.23,48 m
7.	H. MacDonald (NZ), Sherco	+1.29,54 m
8.	Zachary Pichon (F),Sherco	+1.33,16 m
9.	Brad Freeman (GB), Beta	+1.54,88 m
10.	Daniel Milner (AUS), TM	+1.58,12 m

Santiago do Cacem (P), 2. Tag, 08.10.

1.	Josep Garcia (E), KTM	1:00.43,45
2.	Nath. Watson (GB), Honda	+18,30 s
3.	Andrea Verona (I), GasGas	+33,41 s
4.	Jamie McCanney (GB), HVA	+43,10 s
5.	Steve Holcombe (GB),Beta	+47,12 s
6.	Zachary Pichon (F),Sherco	+1.42,48 m
7.	Sam. Bernardini (I), Honda	+1.53,23 m
8.	Mikael Persson (S), Husqv.	+2.00,54 m
9.	H. MacDonald (NZ), Sherco	+2.00,83 m
10.	Christ. Charlier (F), Husqv.	+2.09,80 m

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 14 Tagen

1.	Steve Holcombe	222 Punkte
2.	Josep Garcia	210
3.	Andrea Verona	209
4.	Brad Freeman	169
5.	Hamish MacDonald	143
6.	Nathan Watson	122
7.	Zachary Pichon	108
8.	Theophile Espinasse (F)	103
9.	Jamie McCanney	97
18.	Luca Fischeder (D)	17

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

XIEM

Das Triple: Marc-Reiner Schmidt Weltmeister 2021, 2022, 2023

Hattrick-Weltmeister

Marc-Reiner Schmidt holte in Mettet für TM seinen dritten WM-Titel in Folge. Der Österreicher Lukas Höllbacher (KTM) beendete die beste Saison seiner Karriere als Vizeweltmeister.

Von: **Thomas Schiffner**

Der Showdown in Mettet fand ohne Rekordweltmeister Thomas Chareyre statt. Der Franzose hatte sich zuvor im Training an der Schulter verletzt und kam nur als Zuschauer. Doch auf die Titelentscheidung hätte Chareyre mutmaßlich keinen Einfluss gehabt, denn vor dem sechsten und letzten Lauf fehlten ihm auf Titelverteidiger Marc-Reiner Schmidt stattliche 42 Punkte.

Der Einzige, der MRS hätte stoppen können, war der Mann der Stunde, Lukas Höllbacher. Der GP-Sieger von Spanien lag vor Mettet winzige drei Punkte hinter Schmidt.

Doch der Friedrichshafener ließ „Luki“, aber auch keinem anderen, vom ersten Training an eine Chance. Am Freitag fuhr der 27-Jährige von L30 Racing TM Factory auf die Pole-Position, überraschend vor dem jungen Österreicher Andreas Buschberger (Husqvarna). Die ersten beiden Rennen gab es bereits am Samstag, weil am Sonntag auch der traditionelle „Superbiker“ in Mettet ausgetragen wurde.

Rennen 1 führte Schmidt ab der zweiten Kurve. Lukas Höllbacher tastete sich von Position 6 an den Deutschen heran und fuhr im Sekundenabstand hinter ihm durchs Ziel.

MRS zog die Joker Lane

Das „Fast Race“, der zweite Lauf, wurde für Schmidt unbequemer: Er führte zwar vom Start, rutschte dann aber im Offroad aus und fand sich auf P4 wieder – Höllbacher führte. Eine Runde später lag MRS auf dem Asphalt, er schaffte es aber wenige Kurven vor dem Zielstrich, Höllbacher noch einmal abzufangen. Mit zehn Punkten Vorsprung auf Höllbacher ging Schmidt ins Superfinale. Der Druck lag nun auf Seiten des Österreichers, doch im letzten Lauf des Jahres waren 30 Punkte zu vergeben. Tatsächlich gewann Lukas den Start, doch nach der zweiten Kurve führte Landsmann Buschberger. Nach einem Sturz übernahm dann Höllbacher wieder vor Schmidt. Von hinten kassierte Elia Sammartin (TM) Schmidt, attackierte Höllbacher und führte ab Runde 5. In der letzten Runde übernahm wieder Höllbacher, doch Schmidt zog nun die Joker Lane, was der Ranshofer nicht bemerkt hatte, und so fuhr Schmidt mit zwei Sekunden Vorsprung als Laufsieger, alter und neuer Weltmeister über die Linie. „Es war ein perfektes Wochenende, an dem bei mir alles zusammenpasste. Und Mettet liegt mir sowieso“, strahlte der dreifache Champion. Als Sahnehäubchen gewann er am Sonntagabend auch noch den „Superbiker“ vor Höllbacher und Markus Class.

Dem Supermoto bleibt der Weltmeister der letzten drei Jahre vorerst erhalten: „Ich habe einen Vertrag mit dem Werksteam, und der läuft bis 2025.“ ■

XIEM

Vize vor Meister: Höllbacher, MRS

SUPERMOTO-WM

Mettet (B), 7./8. Oktober

1.	Marc-R. Schmidt (D), TM	1-1-1
2.	Lukas Höllbacher (A), KTM	2-2-2
3.	Steve Bonnal (F), TM	4-4-4
4.	And. Buschberger (A), HVA	3-3-7
5.	Elia Sammartin (I), TM	5-5-3
6.	Alexis Hoareau (F), TM	11-6-5
7.	Romain Kaivers (B), TM	7-13-6
8.	Youry Catherine (F), Honda	9-7-13
9.	Mitja Krasniqi (CH), TM	12-9-9
13.	Eddy Frech (D), KTM	14-14-11

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 6 Läufen

1.	Marc-Reiner Schmidt	429 Punkte
2.	Lukas Höllbacher	414
3.	Thomas Chareyre (F)	306
4.	Elia Sammartin	293
5.	Steve Bonnal	284
6.	Andreas Buschberger	254
7.	Milan Sitniansky (CZ)	198
8.	Tim Szalai (F)	184
11.	Mitja Krasniqi	126
15.	Markus Class (D)	75

NACHRICHTEN

KEINE DEUTSCHEN LANGBAHN-MEISTER 2023

Bei der doppelten Deutschen Langbahn-Meisterschaft am 3. Oktober in Herxheim verunfallte im vierten Lauf der Gespanne das Team Fabian Müller/Peter Maurer. Copilot Peter Maurer verstarb infolge seiner Verletzungen noch an der Unfallstelle. Die Wettbewerbe wurden abgebrochen, und infolgedessen gibt es 2023 bei den Solisten und den Seitenwagen keine Deutschen Meister.

SGP-WILDCARD AN KAI HUCKENBECK

Nach Martin Smolinski 2014 wird 2024 erstmals wieder ein deutscher Fahrer permanent im Speedway Grand Prix starten. Promoter Discovery Sports Events nominierte für die fünf Dauer-Wildcards Dan Bewley (GB), Tai Woffinden (GB), Andzejs Lebedevs (LV), Dominik Kubera (PL) und den Werlter Kai Huckenbeck.

MC GÜSTROW BUNDESLIGA-MEISTER

Am 2. Oktober besiegten im entscheidenden elften Saisonmatch die Güstrow Torros zu Hause den MC Nordstern Stralsund klar mit 47:37 Punkten. Damit sicherte sich Güstrow den Bundesliga-Titel mit acht Matchpunkten. Das letzte Match vergangenen Sonntag in Olching gegen Brokstedt gewannen mit einem 43:41 die Olchinger. Damit ging der zweite Tabellenplatz noch an den MSC Olching (7 Matchpunkte), Stralsund (6) wurde auf Platz 3 verdrängt. Brokstedt (3) behielt die rote Laterne.

NATÜRLICH TONI BOU

Outdoor-Weltmeister Toni Bou gewann auch den ersten Lauf der X-Trial-WM nach der Sommerpause in Andorra La Vella. Der katalanische Rekord-Weltmeister bezwang im Finale mit 15 Punkten die Landsmänner Jaime Busto (26) und Gabriel Marcelli (30). Der Honda-Montesa Pilot führt die WM nach fünf Läufen mit 100 Punkten vor Busto (75) und Marcelli (58).

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Alfa Romeo

2010 Alfa Romeo 8C Spider, 1. Hand, deutsch, erst 6.751 km, komplettes Zubehör, der Beste. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Aston Martin

Aston Martin DB11 V8 Volante, 9400 km, 393 kW (534 PS), lightning silver, Fzg. Nr. 206148, 210.007,- €. Aston Martin Hamburg, Nord-Ostsee Automobile SE & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, https://www.astonmartin-hamburg.com, Tel. 040/538009007 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60897

BMW

Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

Bugatti

2005/15 Bugatti Veyron, europäisches Auto mit Wartungsnachweisen … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Ford

2006 Ford GT, deutsche Erstzulassung! Cargold Qualität! € 527.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, cargold-collection.com, 040/25335000 H

Jaguar

1993 Jaguar XJ220, original 7.200 km! 1A Wartungshistorie, € 498.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, cargold-collection.com, 040/25335000 H

Lamborghini

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

Maserati

1961 Maserati 3500 GT Vignale Spyder, Matching Numbers, Matching Colors, Maserati Certificate of Origin & Foglio di Montaggio, Borrani Felgen, gefragte Vergaserausführung. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Mercedes

1957 Mercedes 300 SL Roadster, Rudge Felgen ab Werk! Rarität! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H

Auflösung einer privaten Sammlung. MB Pagoden/MB 3.5. Cabrio; Porsche 993 Turbo; AH 3000 MK II; MB SL 60 AMG etc. Fahrzeugliste anfordern unter E-Mail: carcollection@web.de

Mercedes-Benz Typ 600 Limousine, Bj. 1972, dunkelgrün, Matching Numbers, eines von nur 172 Exemplaren mit kurzem Radstand, 230.000,- €. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Anhängerkupplungen für alle Mercedes, AMG, Smart und EQ Modelle. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

E 63 S AMG Final Edition T-Modell, letzte 8-Zyl., 1 of 500, graphit-grau magno, Leder exkl. Nappa titangrau /schwarz, Vollausst., 612 PS, neu, LP ./. 12 % = 139.900,- € (MwSt. ausweisbar). Tel. 0176/77994627

1985/91 Mercedes 560 SEC/SEL 6.0 AMG, nur original mit Nachweis … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

1959 Mercedes 300 SL-Roadster, Technik von erster Adresse gemacht! Sonderpreis € 998.700,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Oldtimer

TR 4, Bj. 07/1962, blau, LHD, H-Kennz., Holzlenkrad, Speichenräder, Leder exklusiv, 38.000,- €. 50931 Köln, 0173/6185044
mehr: motor-klassik.de Nr. 60869

Porsche

1995 Porsche 993 GT2/ GT2 RS, Originalfahrzeug mit Historie… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

1973 Porsche 911 2.7 RS Lightweight (M471), lückenlose Historie, aufwendig restauriert, seltene Leichtbau Ausführung. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

1976 Porsche 911 S Targa, Farbrarität: oakgreen met., vollrestauriert, matching, € 136.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, www.cargold-collection.com, Tel. 040/25335000 H

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

schäfer
RENNAUSPUFFANLAGEN
TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

VW

1957 VW Rometsch Lawrence Coupé, eines von ca. noch 15 erhaltenen Fahrzeugen! Rarität! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Veranstaltungen

Freies Fahren Autodrom Most am 22. Oktober 2023 www.amc-burgau.de

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) **Fax: 0711/182-1783**

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 44/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,90
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 6,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

MOTORSPORT IMAGES

Fixe Schrauber: McLaren wickelt den zweiten Norris-Stopp in 1,80 Sekunden ab. Red Bull ist seinen alten Rekord (1,82) los

Rechnerischer Blödsinn?

Red Bull-Dominanz
MSa 43/2023

Überall wird jetzt vermeldet, dass Verstappen den Konstrukteurstitel im Alleingang erreicht hat. Das ist totaler Quatsch. Wenn Pérez keine Punkte beigetragen hätte, müssten diese ja auf die anderen Teams verteilt werden. Das ist eine totale Abwertung des Mexikaners. Wie kann man so einen rechnerischen Blödsinn schreiben?

Steffen Morgner, per E-Mail

Formel-1-Rennen mit Drama

F1-Historie GP Japan 1998
MSa 43/2023

Mit großem Interesse habe ich in der MSa-Ausgabe Nr. 43 vom 05.10.2023 den Artikel zum GP von Japan 1998 gelesen. Diese Saison war meine erste, die ich verfolgt habe, damals war ich acht Jahre alt. Ich erinnere mich an tolle Rad-an-Rad-Duelle zwischen Häkkinen und Schumacher. Motorsport vom Feinsten! Das Rennen in Suzuka war ein Drama. Ich fieberte im Schumi-Trikot mit, leider vergebens. Drama, Aufholjagd, Drama. Was wollte man als Zuschauer mehr?

Christopher Hachenberg, per E-Mail

Alonso: Kläglich gescheitert?

Editorial und Leserbriefe
MSa 43/2023

Zweifellos bestritt Fernando Alonso die WEC-Doppelsaison 2018/2019 mit zwei Le-Mans-Erfolgen bei Toyota im einzig verbliebenen Top-Team, bei dem nur das Schwesterauto echte Konkurrenz darstellte. Und der Spanier gab ehrlich zu, dass sein 2019er-Erfolg nur auf dessen späten technischen Problemen beruhte.

Bei seinen Indy-500-Einsätzen ist Alonso jedoch, anders als es Leser Grabmann in Erinnerung hat, keineswegs „kläglich gescheitert“. In der Tat konnte er sich 2019 nach zahlreichen Problemen nicht qualifizieren. Allerdings trumpfte Alonso in seinem Rookie-Jahr 2017 im Training und Rennen groß auf und hatte bis zu einem weiteren Honda-Motorschaden Siegchancen.

Arnold Napp, per E-Mail

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

23. Oktober: Freies Fahren Spa-Francorchamps (Pkw)

18. November: Freies Fahren Hockenheim (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Freitag, 13. Oktober		
ab 17.00	Formel 1 Losail, Sprint & Rennen (Wh.)	Sky Sport F1*
Samstag, 14. Oktober		
04.40	MotoGP Mandalika, Qualifying **LIVE**	Servus TV
06.40	Moto3-WM Mandalika, Qualifying **LIVE**	Servus TV
07.45	Moto2-WM Mandalika, Qualifying **LIVE**	Servus TV
08.30	MotoGP Mandalika, Sprint **LIVE** (09.00)	Servus TV
ab 11.10	MotoGP Mandalika, Quali & Sprint (Wh.)	Servus TV A**
ab 11.45	MotoGP Mandalika, Quali & Sprint (Wh.)	Servus TV D**
13.45	GTWC Zandvoort, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
17.35	IMSA-Sportwagen, Petit Le Mans **LIVE**	Motorvision TV*
Sonntag, 15. Oktober		
05.20	Motorrad-WM Mandalika, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
06.00	Moto3-WM Mandalika, Rennen **LIVE**	Servus TV
07.15	Moto2-WM Mandalika, Rennen **LIVE**	Servus TV
08.50	MotoGP Mandalika, Rennen **LIVE**	SRF 2
09.00	MotoGP Mandalika, Rennen **LIVE**	Servus TV
ab 11.50	Mot.-WM Mandalika, alle Rennen (Wh.)	Servus TV D**
ab 12.10	Mot.-WM Mandalika, alle Rennen (Wh.)	Servus TV A**
13.15	GTWC Zandvoort, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
ab 19.00	Formel 1 Losail, Sprint & Rennen (Wh.)	Sky Sport F1*
20.00	NASCAR Cup Series, Las Vegas **LIVE**	Sport 1+*

Livestream/Internet

Freitag, 13. Oktober		
20.30	IMSA, Petit Le Mans, Qualifying **LIVE**	imsa.com
Samstag, 14. Oktober		
ab 04.40	Mot.-WM Mandalika, der Samstag **LIVE**	servustv.com
07.00	Super GT Autopolis, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv*
ab 08.35	ADAC RW Nürburgring, der Samstag **LIVE**	YouTube
09.30	GTWC Zandvoort, 1. Qualifying **LIVE**	YouTube
13.50	GTWC Zandvoort, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
13.55	EuroNASCAR Pro Zolder, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
16.45	EuroNASCAR 2 Zolder, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 17.30	IMSA, Petit Le Mans, Rennen **LIVE**	imsa.com
Sonntag, 15. Oktober		
04.30	Super GT Autopolis, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
ab 05.20	Mot.-WM Mandalika, der Sonntag **LIVE**	servustv.com
ab 09.15	ADAC RW Nürburgring, der Sonntag **LIVE**	YouTube
09.25	GTWC Zandvoort, 2. Qualifying **LIVE**	YouTube
11.15	EuroNASCAR 2 Zolder, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
13.50	GTWC Zandvoort, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
14.00	EuroNASCAR Pro Zolder, 2. Rennen **LIVE**	YouTube

*kostenpflichtig **A = nur in Österreich, D = nur in Deutschland

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
12.–18.10.	Rally-Raid-WM, Marokko	MA
14.10.	IMSA-Sportwagen, Road Atlanta (Petit Le Mans)	USA
14./15.10.	GTWC Europe Sprint Cup, Zandvoort	NL
14./15.10.	NASCAR Xfinity/Cup, Las Vegas	USA
14./15.10.	ADAC Racing Weekend, Nürburgring	D
14./15.10.	NASCAR Euro Series, Zolder	B
15.10.	Super GT, Autopolis	J
Motorrad		
12.–18.10.	Rally-Raid-WM, Marokko	MA
13.10.	Speedway Paar Cup, Cloppenburg	D
13.–15.10.	Hardenduro-WM, Hixpania	E
14.10.	Enduro-DM, Zschopau	D
14.10.	Speedway, Dohren	D
15.10.	Motorrad-WM, Mandalika	RI
15.10.	Supermoto of Nations, Castelletto di Branduzzo	I

Vorschau

XPB

F1-Thema: Michael Andretti kämpft weiterhin für den Einstieg seines Teams

IMSA

IMSA: Fünf Punkte trennen die Top 3 vor dem Showdown beim Petit Le Mans

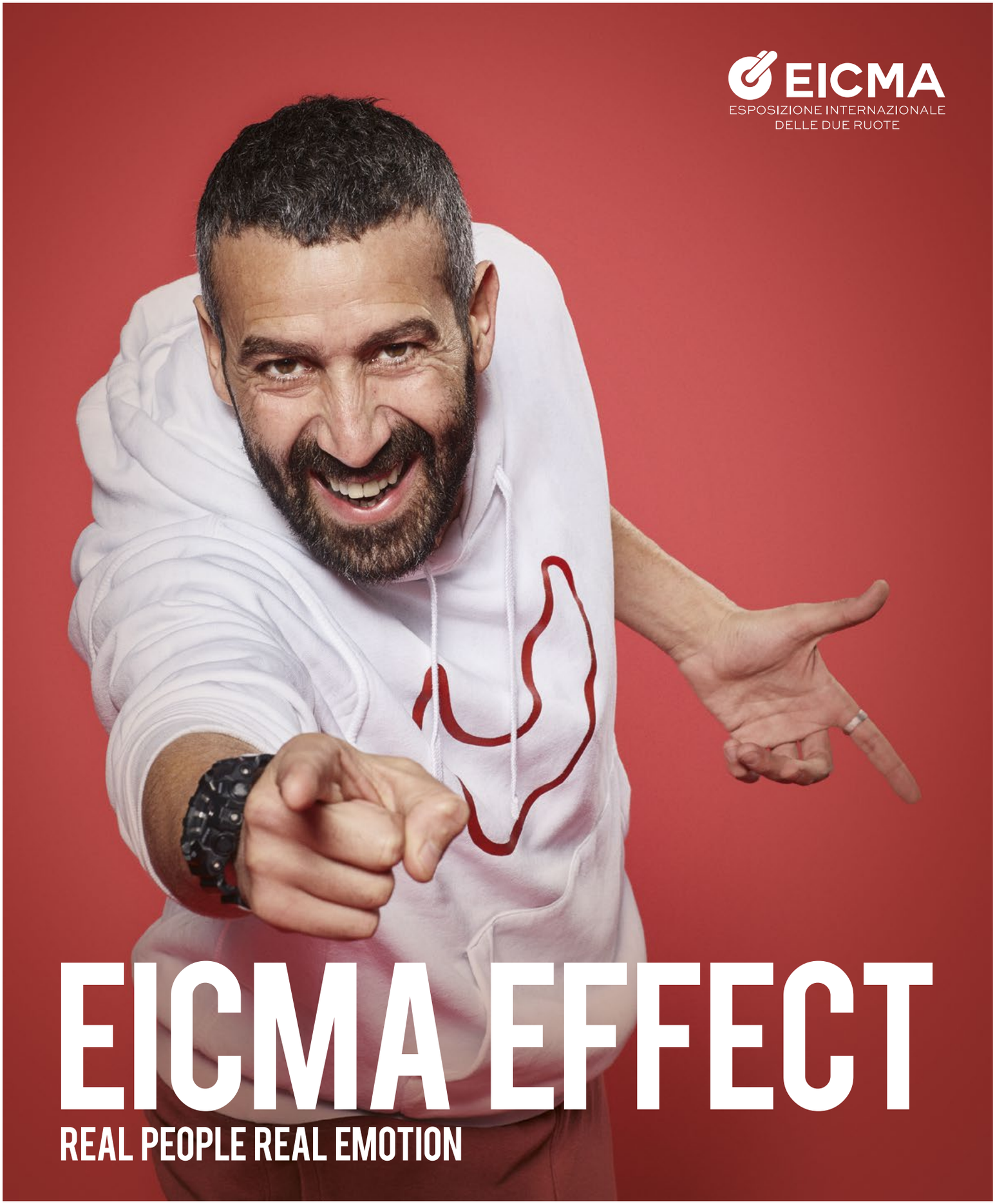
GTWC

GTWC: In Zandvoort haben noch drei Fahrerduos Chancen auf den Meistertitel

RED BULL

MotoGP: Jorge Martín will in Indonesien den nächsten Sieg und die WM-Führung

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



7.-12. NOVEMBER 2023. MAILAND RHO-FIERA.

In Zusammenarbeit mit

madeinitaly.gov.it | Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale | ITA TALIAN TRADE AGENCY | CONFINDUSTRIA ANCMA | FIERA MILANO | MOTOLIVE | DEEJAY | TISSOT SWISS WATCHES SINCE 1853 | EICMA.IT

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.